8e Année ✠ N° 373. ✠ 50 centimes.

Dans ce numéro, un article complet sur le Match Régnier-Dubois

LA VIE AU GRAND AIR

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 francs.
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 ✠
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Le Jiu-Jitsu contre la Méthode Française
LE COMBAT ENTRE RÉGNIER ET DUBOIS

Une nouvelle publication Pierre Lafitte en préparation : **Jeunesse**

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ✠ Fermes & Châteaux ✠ Femina
Musica ✠ La Vie au Grand Air
9 et 11, avenue de l'Opéra, Paris

Published on Nov. 2, 1907. Publication copyrighted in the United States according under the Act approved March 3, 1905, by Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voulez-vous Acheter ou Vendre

un Château, une Ferme,
une Propriété de rapport, une Villa, une Chasse, un Étang
un Cheval de chasse, un Cheval de service,
une Voiture,
un Chien de garde, un Chien de chasse, un Chien d'agrément,
une bonne vache laitière, des Animaux de Ferme, des Animaux de Basse-cour, etc.

Utilisez les Petites Annonces Illustrées de

Fermes & Châteaux

S'adresser pour les Annonces Illustrées des Châteaux, au Service Immobilier de *Fermes & Châteaux* : 15, rue de la Pépinière, Paris.

La Semaine Comique, par Henriot.

— Nous avons flambé les épées, et nous y avons joint un peu de vaccin au bout. Celui qui sera touché n'aura plus a craindre la variole !

Après le Panama, les chevaux de fiacres sollicitent un complet blanc pour lutter contre la chaleur.

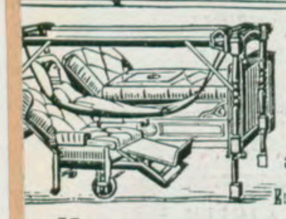
— Est-ce qu'il y a du gibier dans le pays?
— Quelquefois. Ainsi, l'an dernier, nous avons eu un lion qui s'était échappé d'une ménagerie.

— Vous êtes ici dans la fameuse brèche de Roland...
— Est-ce de la suggestion? il me semble que j'entends Roland qui joue du cor !
— Ce sont des cornes d'automobile !

PRENEZ GARDE, Madame
Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

JARDINS
Pépinières BALTET (O. ✻)
Fournissent tous les arbres fruitiers et d'ornement, arbustes, rosiers, fleurs, dahlias nouveaux. Raisiers, asperges, etc., avec instructions sur la manière de planter.
Etiquetage garanti exact - Catalogue franco

MOTO NAPHTA



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HÔPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue

MOTRICINE
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

Achetez partout le Numéro du 25 Octobre de (le Numéro : 1 franc)

MUSICA

24 PAGES DE MUSIQUE MÉLODIQUE
16 PAGES DE TEXTE SAVANT, AMUSANT

ET POUR TOUS LES GOUTS, PAR CAMILLE SAINT-SAENS, ERNEST VAN DYCK, LOUIS GANNE, JANE VIEU, ETC.
ET PITTORESQUE, PAR HENRY GAUTHIER-VILLARS, GEORGES PIOCH, SURTAC, M.-D. CALVACOREZZI, F. GRÉTRY, ETC.

100 PHOTOGRAVURES D'ACTUALITÉ

ET CHEFS-D'ŒUVRES DE MAITRES (OPÉRA, OPÉRA-COMIQUE, CONSERVATOIRE, GRANDS CONCERTS, INTÉRIEURS DE COMPOSITEURS, DE CHANTEURS, LUTHERIE, ETC.

PARFUM FLORAMYE L.T. PIVER PARIS

CYCLES "Perless" PERFECTION IDÉALE
Motocyclette 3 ch. 1/2
DEMANDEZ CATALOGUE ET REPRÉSENTANT
USINES ET BUREAUX :
14, RUE DE LA VÉGA - PARIS

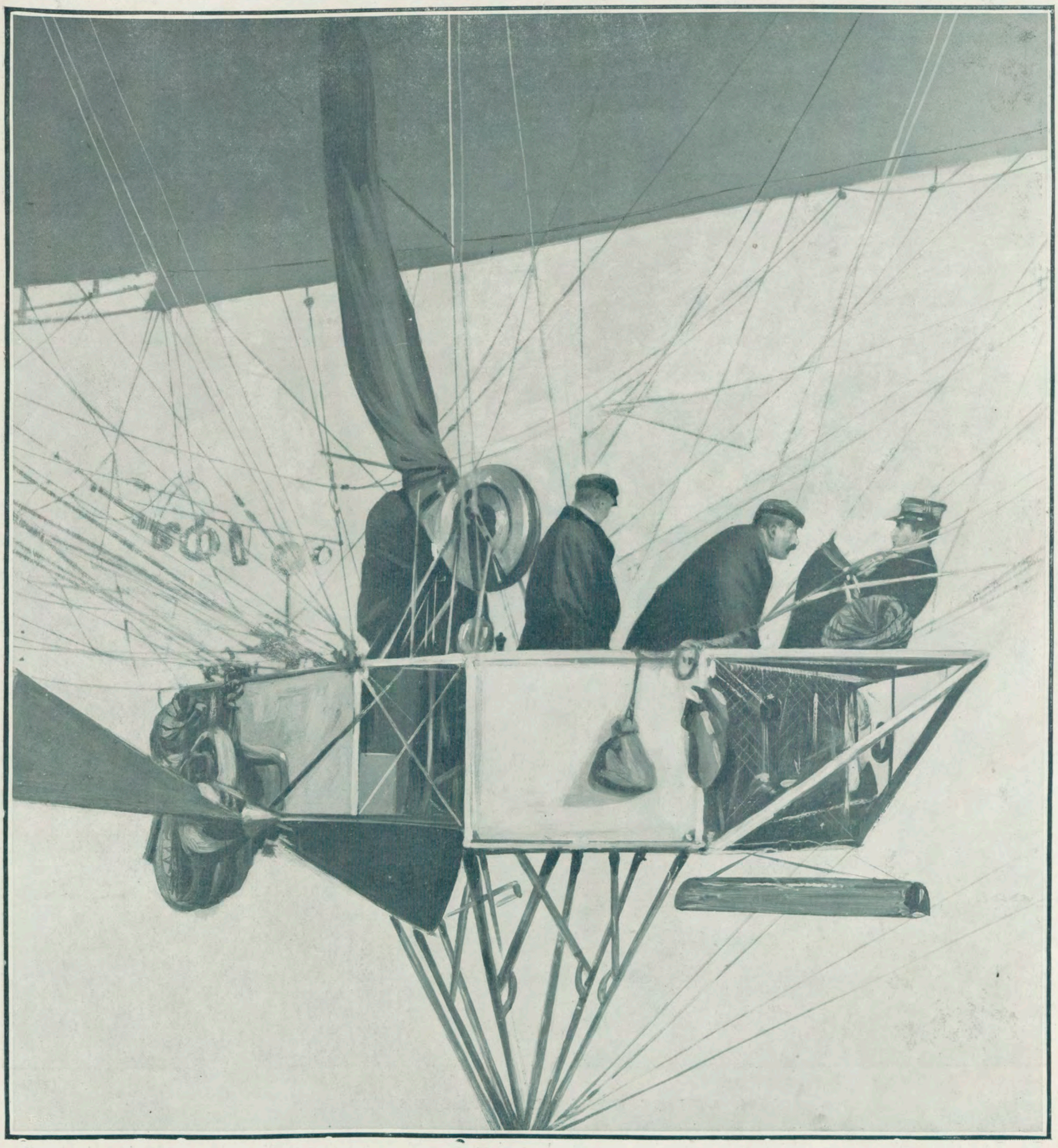
BREVETÉ S.G.D.G.
NOUVEAU BANDAGE Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et même la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, 229, Rue Saint-Honoré, Paris.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ~~~~ 24 fr.
Etranger ~~~~ 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

3 novembre 1905. — N° 373
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ~~ 2 fr.
La Page ~~~~ 600 fr.
Encartage ~~~~ 750 fr.



M. Berteaux.

M. BERTEAUX, MINISTRE DE LA GUERRE DANS LE LEBAUDY

M. Berteaux, ministre de la Guerre, a tenu à donner une consécration officielle aux essais exécutés à Toul par le Lebaudy. *Le 24 octobre, il a exécuté à bord du vaisseau aérien une ascension, au cours de laquelle il a inspecté les forts de la région. En montant dans la nacelle, M. Berteaux a quitté le chapeau haut de forme pour la casquette de voyage.*

LE PRÉSIDENT LOUBET EN ESPAGNE

M. LOUBET DANS LES TIRÉS DE RIO-FRIO

Une chasse à la grosse bête a été organisée par S. M. Alphonse XIII, en l'honneur du président Loubet. Elle avait lieu dans le domaine de Rio-Frio, dont l'étendue totale dépasse 150 kilomètres, à quelques heures de Madrid.

Deux battues avait été prévues au programme, dans les tirés où le gibier abonde. Les tireurs étaient enfermés par groupes de 2 ou 3 dans des sortes de hutes percées de trous. Tout une série d'allées aboutissent à ces huttes, qui sont disposées en demi-cercle. Le gibier était poussé par cent rabatteurs royaux devant les pistes où les attendaient les chasseurs. (Ce genre de chasse était usité au xv^e^ siècle en France, de là il a été importé en Autriche, puis introduit en Espagne, par le jeune souverain, dont l'auguste mère est, comme on le sait, Autrichienne.) 48 daims et cerfs figuraient au tableau. Le roi s'est fait remarquer par la justesse de son tir.

Le Ministre de la Guerre à bord du Lebaudy

Le *Lebaudy* mis à la disposition de l'autorité militaire — Les expérieences du *Jaune* — M. Berteaux à bord du navire aérien.

Le 24 octobre le ministre de la Guerre est monté dans les airs, à bord du *Lebaudy*, consacrant ainsi les succès du merveilleux dirigeable.

Nos lecteurs savent que, sorti victorieusement depuis un an de la période d'essais, cet aérostat a été déclaré capable d'aborder les expériences d'application pratique et mis par MM. Lebaudy à la disposition de l'autorité militaire.

Ce fut d'abord le voyage par étapes si brillamment commencé, mais qui se termina, le 6 juillet, par la tourmente subite que nous avons racontée, accident tout fortuit et qui ne diminuait en rien la confiance désormais acquise aux qualités du dirigeable.

Il fallait, toutefois, réparer l'enveloppe, lacérée par les branches des arbres. Le camp de Châlons ne présentait pue des facilités très médiocres d'installation. On se décida donc à aborder de suite la deuxième partie du programme, consistant dans l'étude des services que le dirigeable pourrait rendre dans une place de guerre assiégée.

Le *Lebaudy* à Toul

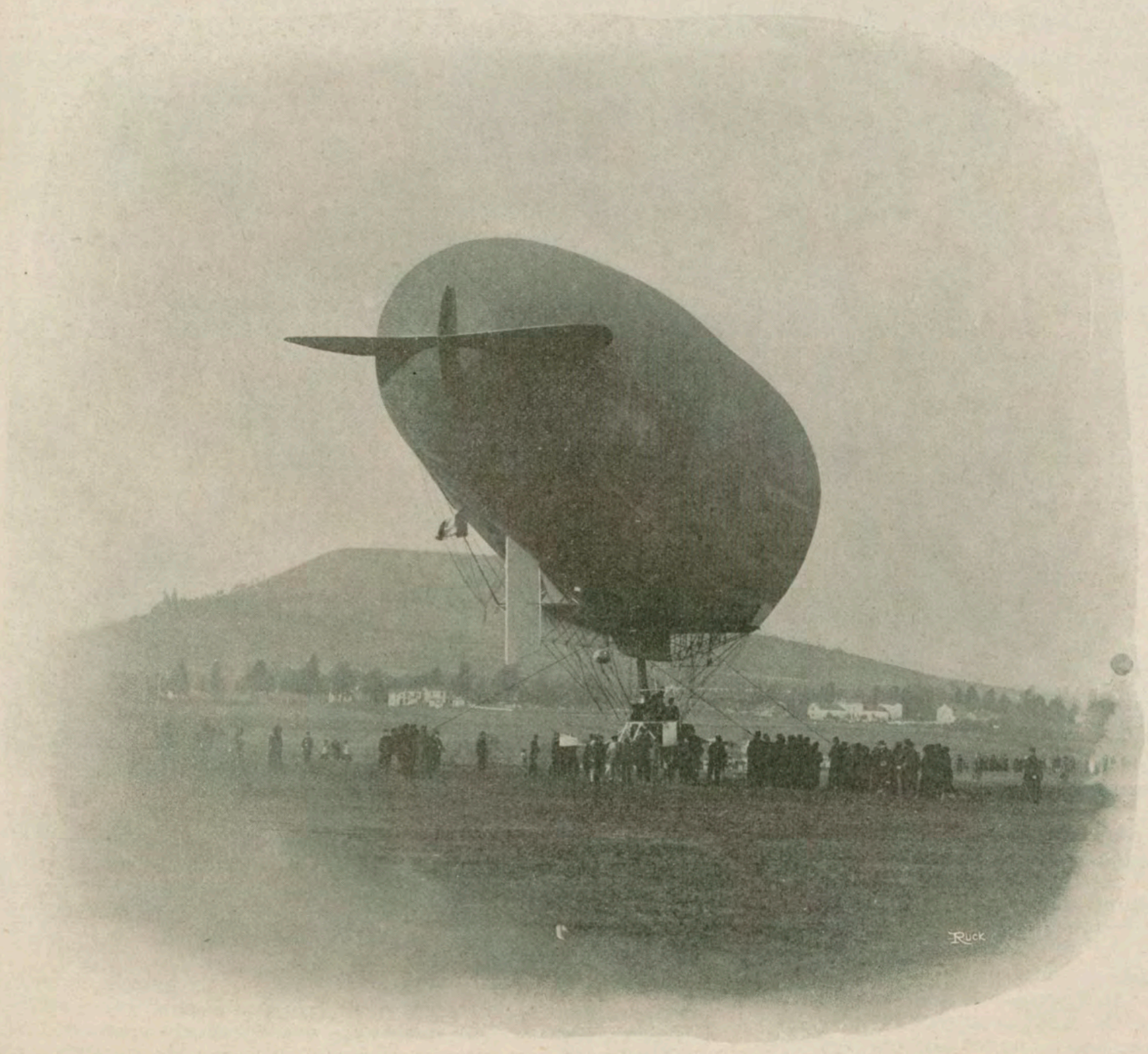
On choisit à cet effet Toul, la plus menacée de nos grandes forteresses, et où se trouvait justement un manège, au 39e d'artillerie, dont les dimensions cadraient parfaitement avec celles de l'aérostat.

Ce manège lui fut aussitôt consacré ; 30 sapeurs du génie, aidés de quelques ouvriers civils, furent mis à la disposition des aéronautes. Un mois après, le fond était abattu, ouvrant une large porte, et le sol était creusé en une immense tranchée de 10 mètres de profondeur. En même temps une équipe de 50 femmes travaillait à la réparation de l'enveloppe, tandis que les mécaniciens remontaient tous les organes démontés pour le transport.

Cne Richard. Cne Voyer. Ct Bouttréaux. M. Pierre Lebaudy. M. Paul Lebaudy.

Le Ministre de la Guerre à Toul.

La Commission militaire d'expérimentation du dirigeable Lebaudy attendant M. Berteaux, en compagnie de MM. Lebaudy.



M. Berteaux en dirigeable.

Le 24 octobre, M. le ministre de la Guerre est monté à bord du Lebaudy, *pour inspecter les forts de l'Est.*

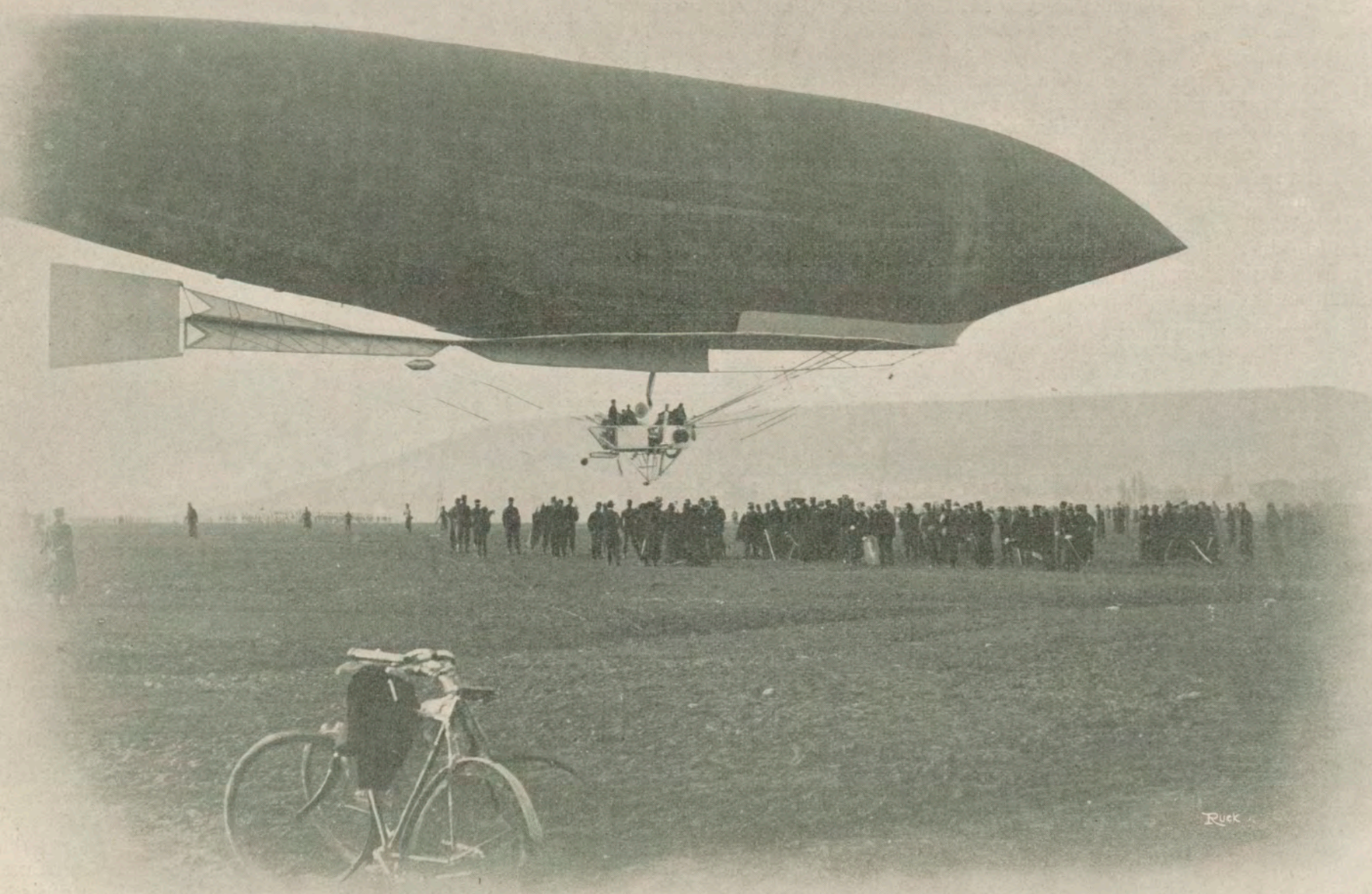
Le 1er octobre le Lebaudy était prêt. Le temps d'abord se montra extrêmement maussade. Toutefois, le 8, malgré une pluie incessante, il sortit pour aller rendre les honneurs, au-dessus de l'hôpital militaire, au ministre de la Guerre venu à Toul à l'occasion de l'inauguration du pont de Liverdun.

Quoique alourdi par l'eau, il se comporta très bien : il lui suffit de compenser cette augmentation du poids en abandonnant 100 kilos de lest.

Le 12 commença la série des expériences militaires, qui ne devait se terminer qu'à la fin du mois. Le programme, fixé par le ministre était aussi serré que chargé.

Le résultat des expériences du *Lebaudy*

Les épreuves ont montré, en tout cas, que, dans la moyenne des circonstances, l'aérostat consomme 14 kilos d'essence et 60 kilos de lest par heure, en donnant une vitesse de 35 kilomètres à l'heure, qui peut être poussée à 40 ; comme l'approvisionnement normal, avec quatre personnes dans la nacelle, est de 550 kilos de lest et de 600 kilos d'essence, on voit que l'on peut marcher au moins six heures et franchir 200 kilomètres sans



Le *Lebaudy* vu de profil.

Le Lebaudy a un moteur de 40 chevaux; il consomme environ, par heure, 20 litres d'essence et 60 kilos de lest; comme l'approvisionnement normal, avec quatre personnes dans la nacelle, est de 550 kilos de lest et 100 kilos d'essence, on voit que l'on peut marcher 6 heures (à raison de 35 à 40 kilomètres à l'heure) sans atterrir.

atterrir. La nuit, les manœuvres se font aussi bien que le jour. Lorsque le vent oblige à une lutte sérieuse, il est bon que la conduite de l'aérostat soit assurée par trois personnes : le pilote, aidé d'un second, et le chef mécanicien. Avec les vents faibles deux personnes suffisent.

Le *Lebaudy* peut s'élever à 1.500 mètres, sans aucun inconvénient pour sa stabilité remarquable, et en conservant la possibilité de franchir 100 à 120 kilomètres. Bien entendu, on aura rarement à gagner de telles hauteurs ; pour franchir des lignes d'investissement, on profitera de préférence de la nuit.

La trépidation ne gène en rien la photographie, à condition de prendre quelques précautions.

Les mouvements des troupes, les emplacements des batteries, les travaux de toutes sortes, même aux grandes altitudes, peuvent être déterminés de la verticale avec la plus grande facilité par un œil exercé, et la télégraphie permet de conserver des indications extrêmement nettes.

Le lancement vertical des projectiles peut se faire avec une précision absolue : à 400 mètres 50 o/o des coups atteignent une surface de 25 mètres carrés.

Le moteur de 40 chevaux fonctionne parfaitement, ainsi que tous les autres organes de l'aérostat. Il n'y a pas eu une seule panne ni une seule difficulté.

L'enveloppe, très remarquable, constituée par deux étoffes collées en sens différents, avec deux couches de caoutchouc, ne laisse absolument pas échapper de gaz. La consommation d'hydrogène, en dehors de l'action, n'est due qu'à la nécessité de maintenir la constance de la pression, et par conséquent de compenser les différences de température. C'est ainsi quelle peut atteindre mais ne dépasse pas 2 o/o par jour.

Cette enveloppe jouit, d'ailleurs, d'une propriété d'élasticité très curieuse : les balles de fusil produisent des perforations nulles ou tellement petites qu'elles n'entraînent qu'une fuite de gaz absolument négligeable, le trou se referme souvent entièrement après le passage de la balle, comme cela se remarque d'ailleurs pour la peau vivante.

D'autre part, les expériences des camps de Châlons et de Poitiers, exécutées sur des ballons captifs ou libres, à 200 et 500 mètres d'altitude, ont montré que le réglage du tir d'artillerie est extrêmement difficile. Il le serait plus encore contre des dirigeables qui peuvent à volonté modifier leur direction et leur vitesse.

Toutes ces expériences ont eu lieu sous la conduite d'une commission nommée par le ministre et composée du commandant Bouttréaux, directeur, du capitaine Voyer, sous-directeur du parc d'aérostation militaire de Chalais-Meudon, et du commandant Viard, du laboratoire des recherches relatives à l'aérostation militaire.

En résumé on a pu constater que le *Lebaudy* a rempli, comme en se jouant, tous les points du programme très sévère qui lui était fixé.

Le ministre de la Guerre a tenu à clore cette série d'expériences si remarquablement exécutées, en montant lui-même dans la nacelle, afin de prouver tout l'intérêt qu'il attachait à la question de l'aérostation militaire.

Pressé par le temps, il n'a pu consacrer à cette ascension qu'un peu plus d'une demi-heure, mais cela a suffi pour lui montrer, malgré un vent de 6 à 7 mètres, la sûreté et la perfection de la manœuvre, le faire passer au dessus de la ville et de plusieurs forts et revenir atterrir par une descente verticale impeccable exactement au point de départ.

E. Limac.

M. LOUBET EN ESPAGNE

A bord de la voiture du roi.

C'est à bord d'une 35-chevaux pilotée par le roi lui-même, que M. Loubet s'est rendu de la gare de Rio Frio sur le territoire de chasse. Après la chasse, il a fait en auto une longue promenade.

S. M. Alphonse XIII à cheval.

Entre deux battues faites sur des terrains quelque peu éloignés, le roi d'Espagne et plusieurs personnages de sa suite, dont le prince de Bavière, sont montés à cheval pour effectuer ce déplacement.

Les courses de taureaux à la plaza de Madrid.

M. Loubet, au cours de son séjour à Madrid, assista, le jeudi 26, à une course de taureaux. La foule considérable qui emplissait la plaza lui fit une ovation enthousiaste ; quoique le prix des places eût été quintuplé, le nombre des spectateurs était de 15.000, c'est-à-dire que tout le cirque était empli et au delà.

Sur le sable de l'arène, on avait dessiné en rouge, au centre, les armes d'Espagne et l'inscription : « Viva Francia ».

Dans la loge royale, située tout en haut de l'amphithéâtre, se trouvaient, outre S. M. Alphonse XIII, la Reine et les infantes Isabelle, Eulalie et Marie-Thérèse, qui portaient la mantille nationale.

Après le défilé des quadrilles, les alguazils vinrent demander au Président la permission de commencer la course. Deux taureaux sont lâchés successivement dans l'arène, et poursuivis sans être mis à mort ; les banderilles plantées dans les épaules de l'un d'eux consistaient en oriflammes aux couleurs françaises et espagnoles, qui se sont déroulées dans la course de l'animal.

Trois autres taureaux sont ensuite mis à mort, après que l'autorisation présidentielle a été obtenue.

M. Loubet jette dans l'arène divers cadeaux que les espadas ramassent ; ils font le tour de l'arène en les montrant au public.

C'est au milieu de nouvelles acclamations que le Président Loubet, le roi et la famille royale quittent la plaza.

LE CHALLENGE CAGNINACCI

Le départ pour le Challenge, au terrain de la Faisanderie.

Dimanche dernier, s'est disputé au Parc de la Faisanderie, pour la troisième fois, le Challenge H. Cagninacci, épreuve de trois hommes se relayant à volonté.

Contrairement aux autres années, le challenge s'est couru sur 10 kilomètres au lieu de 20 kilomètres.

La S. A. M. l'a brillamment enlevé.

Ragueneau, Bouchard et Renard ont fait preuve de vitesse et d'entente dans les relais où les passes de rubans n'entravaient en rien la vitesse.

On sait, en effet, que dans les courses par relais, chaque coureur tient un ruban qu'il passe à son co-équipier, au moment où celui-ci le remplace en course.

Les résultats sont : 1. S. A. M. en 17 m. 2 s., 2. S. F., 3. M. C. Le R. C. F. abandonne au dixième tour.

En ce qui concerne l'historique de ce prix, on sait qu'il a été fondé en 1903, afin de varier un peu l'aspect des courses à pied.

La première fois qu'il fut disputé, il donna lieu à une belle lutte entre la S. A. M. et le Stade.

Les premiers étaient supérieurs aux seconds, mais leur tactique était faite de longs relais, et ce n'est que dans les derniers tours qu'ils purent régler leurs adversaires qui, poussés par la nécessité, avaient employé des relais beaucoup plus courts.

La leçon avait profité à Montrouge; aussi, en 1904, les longs relais avaient vécu et le Racing, victime de son inexpérience, malgré la mise en ligne d'une valeureuse équipe composée de Versel, Chastanié, Soalhat, se faisait battre par les blanc et rouge (Ragueneau, Bouchard, Avé), qui, par des relais de 150 mètres environ, arrivaient à mener une allure de 22 kilomètres à l'heure.

L'équipe de la S. A. M., gagnante du Challenge. Ragueneau, Bouchard, Renard.

TIRS SCOLAIRES

Le capitaine Gérard, directeur du stand scolaire municipal, rue d'Allemagne, à Paris, nous communique les résultats détaillés du concours de tir de l'Association des Instituteurs de Paris en 1905.

2.089 tireurs ont pris part au concours, soit 1.181 pour les cours supérieurs des écoles communales, 116 pour les cours complémentaires, 308 pour les groupes de l'A., 349 pour les groupes affiliés, 135 pour les indépendants.

Parmi ces tireurs, 525 ont été admis à prendre part au concours d'honneur, 483 ayant obtenu la note 9 42 la note 10 (par addition des points, 816 auraient obtenu la note parfaitement).

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

COURSE A PIED

Dimanche 29 octobre.

Stade français (la Faisanderie). — *Challenge Cagninacci* (10 kilom. par relais de 3 coureurs) : 1. Société Athlétique de Montrouge (Ragueneau, Bouchard, Renard) en 27 m. 7 s.; 2. Stade Français (Wattremez. Rax, Dupuis) à 450 mètres; 3. Metropolitan Club (Folant, Thierry, Detrey) à 900 mètres. N. P. : Racing Club de France (G. Filliatre, Pouillot, Moreau, abandonné.)

CYCLISME

Dimanche 29 octobre.

Vélodrome d'hiver. — *Grand Prix de réouverture :* Séries gagnées par Dupré, Thuau, Del R sso, Poulain. — Principaux éliminés : Friol, Schilling, van den Born, Doerflinger, etc.

Prix Farman frères (tandems) : 1. Poulain-Friol; 2. Dupré-Doerflinger; 3. Schilling-Kudela. 50 kilomètres avec entraîneurs à grosses motocyclettes : 1. Walthour, 39 m. 4 s.; 2. Contenet, à 3 tours; 3. Simar, à 9 tours.

Parc des Princes. — *Prix du premier pas* : 1. Gautier (Conches, Eure); 2. Ryon (Paris); 3. Devouassoux (Paris); 4. Pagès (Paris); 5. Dangel (Paris).

Roubaix. — *Match à trois :* 1. Marcelli; 2. Vanderstuyft; 3. Jacquelin (tombé).

FOOTBALL ASSOCIATION

Dimanche 29 octobre.

Championnat de Paris. — Association Sportive Française bat Club Français (4 à 3); Standard A. C. bat United S. C. (4 à 2); Club Athlétique Français bat Red Star Club (3 à 0); Club Athlétique de Paris bat S. A. Montrouge (2 à 0); Racing Club de France bat Gallia Club (4 à 0); Union Sportive Parisienne bat C. A. du XIVe arr. (4 à 2).

FOOTBALL RUGBY

Dimanche 29 octobre.

Le Havre : Stade Français bat Havre Athletic Club (6 à 0).

Lyon : Stade Bordelais bat Lyon-Olympique (29 à 0).

Tours : Sporting Club Universitaire et Union Sportive de Tours, match nul (0 à 0).

HIPPISME

Mardi 24 octobre.

Chantilly. — *Prix Vermont* (10.000 fr.) : 1. Prangins, au comte Le Marois (Ransch); 2. Marie-Galante (G. Stern); 3. Valievo (O'Connor).

Jeudi 26 octobre.

Chantilly. — *Prix Salverte* (10.000 fr.) : 1. Strozzi, au comte H. de Pourtalès (Carrigan); 2. Marsan (A. Carter); 3. Hébron (O'Connor). — *Prix de Condé* (15.000 fr.) : 1. Monsieur Périchon, à M. Champion (J. Reiff); 2. Cortès (Peborde); 3. Moulins-la-Marche (Childs).

Vendredi 27 octobre

Saint-Ouen. — *Prix Zouave* steeple, 10.000 fr.) : 1. Muntjac, à M. Ch. Liénart (Chapmann); 2. La Sirène (Duffy); 3. Assam (H. Holt).

Samedi 28 octobre.

Auteuil. — *Prix de Marly* (haies, 10.000 fr.) : 1. Violon II, (Brooks); 2. Aubade (Piggott); 3. Torquato-Tasso (Duffy).

Dimanche 29 octobre.

Chantilly. — *Prix de Saint-Firmin* (15.000 fr.) : 1. Ganelon II, à M. Hvitfeld (Peborde); 2. Eliane (J. Lane); 3. Amasis (G. Stern). — *Prix du Pin* (15.000 fr.) : 1. Presto II, à M. Lawrence (Ransch); 2. Grand-Duc (Cormack); 3. Marsan (A. Carter).

MOTOCYCLISME

Dimanche 29 octobre.

Marseille. — *Criterium du Tiers de Litre* : 100 kilomètres : 1re série : 1. Thomas, 1 h. 19 m. 25 s. 4/5; 2. Giuppone, 1 h. 24 m. 4 s. 4/5; 3. Nazo, 1 h. 32 m. — 2e serie : 1. Capeaumont, 1 h. 22 m. 18 s.; 2. Colin, 1 h. 30 m. 28 s.; N. P., Champoiseau (tombé).

SPORTS DE COMBAT

Jeudi 26 octobre.

Courbevoie : Régnier (école du jiu jitsu) triomphe de Dubois (méthode française) en 30 secondes.

LE FOOTBALL ASSOCIATION A PARIS DIMANCHE

Le début de la partie entre le R. C. F. et le Gallia (à Bécon).

Nous entrons dans la période active du football association; les matches du dimanche se font plus nombreux; dimanche dernier, 6 rencontres ont eu lieu en vue du Championnat de Paris; nous en donnons ci-contre les résultats.

Celui du Racing Club de France contre Gallia Club, dont nous donnons deux photographies, s'est terminé par la victoire bien nette du R. C. L'équipe du Gallia se ressentait certainement des fatigues du voyage en Espagne, elle a joué plutôt mollement, et s'est laissé déborder. Au début, il lui manque un homme; les buts du Racing sont un moment menacés, mais plusieurs shoots mal réglés du Gallia lui permettent de se dégager. C'est alors le Gallia qui est refoulé, et le Racing peut marquer trois buts presque consécutifs. La partie se maintient égale jusqu'à la mi-temps sans qu'aucun but soit marqué. Le Gallia attaque à la reprise, mais sa vigueur est de courte durée, et quoiqu'il se maintienne sur la défensive, il ne peut empêcher l'adversaire de marquer. C'est donc par 4 buts à rien que le Racing triomphe du champion de France.

Un des matches suivis avec le plus vif intérêt était celui joué au Haras de Suresnes entre l'A. S. Française et le Club Français; la première équipe a été victorieuse par 4 buts à 3; cette victoire était du reste prévue. mais le C. F. s'est néanmoins vigoureusement défendu, ayant même eu l'avantage pendant la première mi-temps; étant favorisé par le vent, il avait réussi en effet à marquer 3 buts contre 1 à l'A. S. F.

Sa chance s'arrêtait là, car dans la seconde mi-temps, qui se terminait dans la nuit, il laissait l'A. S. F. marquer 3 autres buts.

Une charge des avants du Gallia Club.

L'ALCOOL DÉNATURÉ ET LES MOTEURS

Dans un récent numéro, la *Revue de la Science au XXe siècle* a donné une très intéressante étude de M. Janvier sur le rendement de l'alcool dénaturé dans les moteurs.

Ayant fait avec le plus grand soin des expériences comparatives sur l'alcool et l'essence, M. Janvier croit pouvoir conclure que l'alcool carburé — dans des moteurs à explosion identiques — utilise mieux sa chaleur de combustion que l'essence de pétrole et que son emploi présente de nombreux avantages :

M. Janvier regrette que l'emploi de l'alcool ne se généralise pas davantage, ce qui n'arrivera pas tant que le coût du litre restera voisin de 50 centimes.

COUREURS D'OUTRE-RHIN

Une victime de l'entraînement mécanique.
Dunkel, entraîneur de Demke, vient de trouver la mort à Berlin, écrasé, après une chute, par sa propre motocyclette.

Un nouvel accident mortel : Dunkel ✍ Th. Robl et ses tandems ✍ L'exode des coureurs vers Paris ✍

Il n'est pas de semaine où l'entraînement mécanique ne fasse, en Allemagne, des victimes; les pistes plus ou moins bonnes ou les entraîneurs plus ou moins adroits doivent être les raisons de ces accidents journaliers.

L'autre semaine encore l'entraîneur de l'excellent stayer Demke vient de trouver la mort sur la piste de Steglitz, à Berlin. Cet entraîneur se nommait Dunkel et avait paru l'an dernier au Vélodrome d'Hiver.

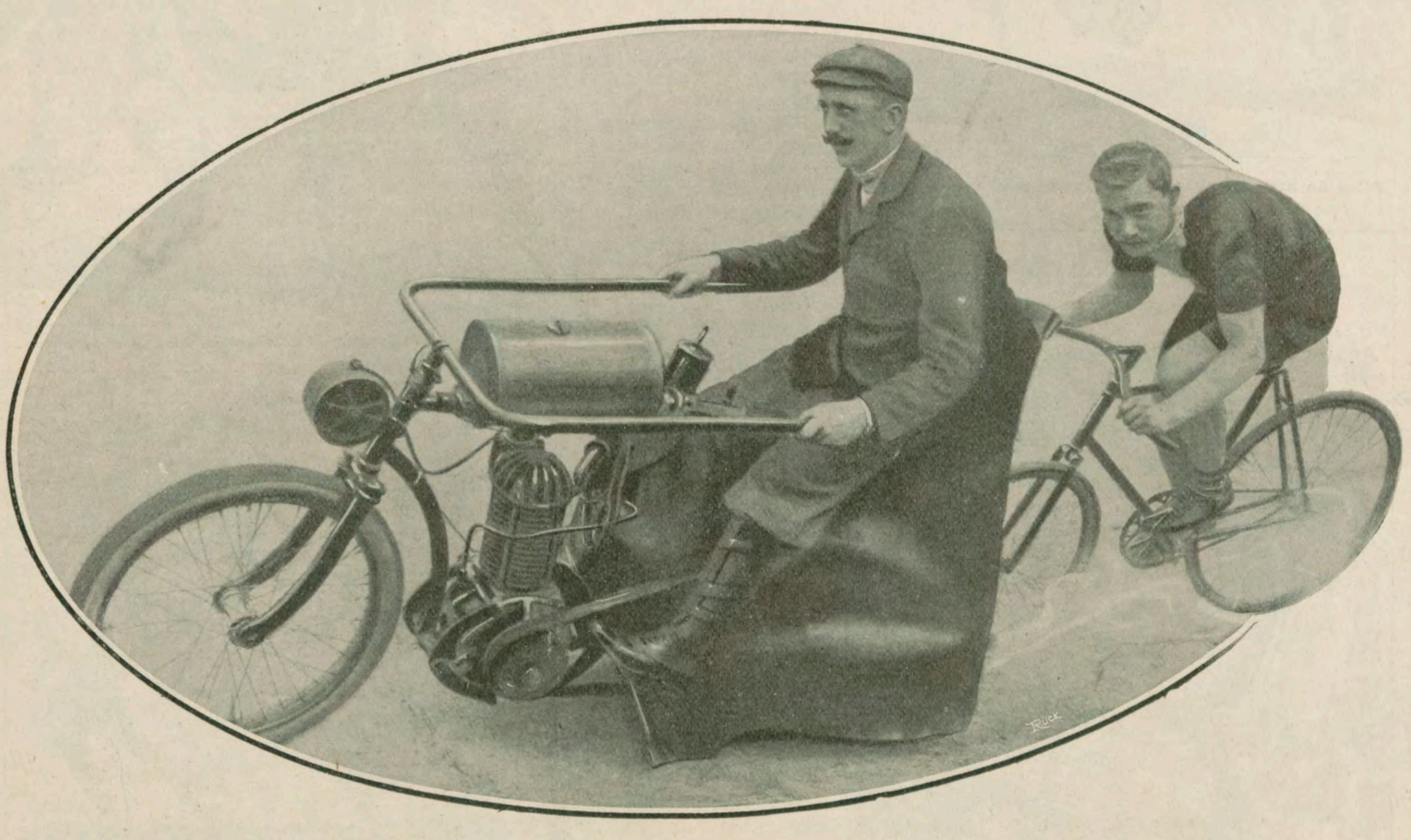
Les dépêches de Berlin annonçaient que cet accident avait eu lieu derrière un tandem à pétrole, mais Bertin, l'entraîneur de Guignard, qui assistait à l'accident, affirme que c'est sur une grosse motocyclette que l'accident s'est produit.

Demke tournait derrière son entraîneur quand le pneu de derrière de l'engin d'entraînement éclata, Demke tomba sans se faire le moindre mal, mais la machine, que l'entraîneur ne pouvait plus diriger, grimpe le virage, butte dans la barrière, et redescend contre la jante, pour, au bas, retomber sur le malheureux coureur, qui eut la poitrine écrasée et expira aussitôt.

Th. Robl. Thaddeus Robl semble passer à travers tous les accidents et reste malgré tout le meilleur stayer d'Outre-Rhin. Dimanche dernier encore Robl a gagné, à Berlin, une course de 100 kilomètres, battant Huber, Guignard, Dickentmann et Demke.

Robl d'ailleurs refusa obstinément de courir derrière les grosses motocyclettes, il a une artillerie d'énormes tandems qui le tirent dans leur sillage. Les coureurs français qui ont passé la saison en Allemagne déclarent d'ailleurs que ces engins, malgré leur poids, sont beaucoup plus maniables que les motocyclettes. Ils prétendent que le coureur qui est à la direction est sur le guidon et peut plus aisément éviter un obstacle que le conducteur d'une motocyclette qui ne dirige qu'avec d'immenses bras de direction. De plus, le coureur qui est au guidon n'a aucunement à se préoccuper de la machine surveillée par le second entraîneur qui n'a que ce souci.

Sont-ce les tandems qui donnent à Th. Robl cette supériorité incontestable? est-ce la chance, ou bien sa réelle qualité lui permet-elle de dominer tous les rivaux qu'on lui a opposés jusqu'à ce jour? Seuls quelques coureurs français ont pu le battre régulièrement et peut-être Th. Robl, dont on annonce la visite, s'efforcera-t-il de prendre une revanche sur les hommes qui l'ont battu. Mais si Robl est un excellent coureur, c'est également un excellent homme d'affaires, et les directeurs de vélodromes savent que le stayer ne se déplace pas sans des garanties sérieuses. S'il vient, il sera curieux de voir ses lourds engins lutter de vitesse sur nos pistes avec les grosses motocyclettes; mais il se pourrait également que quelques-uns de nos coureurs se fissent monter des tandems pour la prochaine saison. Contenet même en aurait un, dit-on, très prochainement et Darragon cherche l'occasion de s'en faire monter un. D'ailleurs, tout cet hiver nous verrons défiler sur le plancher du Vélodrome d'Hiver tous les meilleurs coureurs étrangers, qui viendront passer la saison d'hiver parmi nous.



Th. Robl.
L'excellent stayer allemand dédaigne la motocyclette comme engin d'entraînement, et s'en tient aux tandems, véritables monstres qui l'emmènent dans leur sillage. Robl doit paraît-il, venir prochainement à Paris.

Le Jiu-Jitsu en Europe au XVII[e] siècle

La Vie au Grand Air, *tenant avant tout à renseigner ses lecteurs et à leur présenter les questions sportives sous leurs aspects différents, publie ces lignes du professeur Charlemont, écrites sur le Jiu-Jitsu avant la rencontre Dubois-Ré-Nié.*

Il est peut-être bizarre mais il n'en est pas moins certain que tout ce qui nous vient de l'étranger nous semble supérieur à ce qui se fait en France.

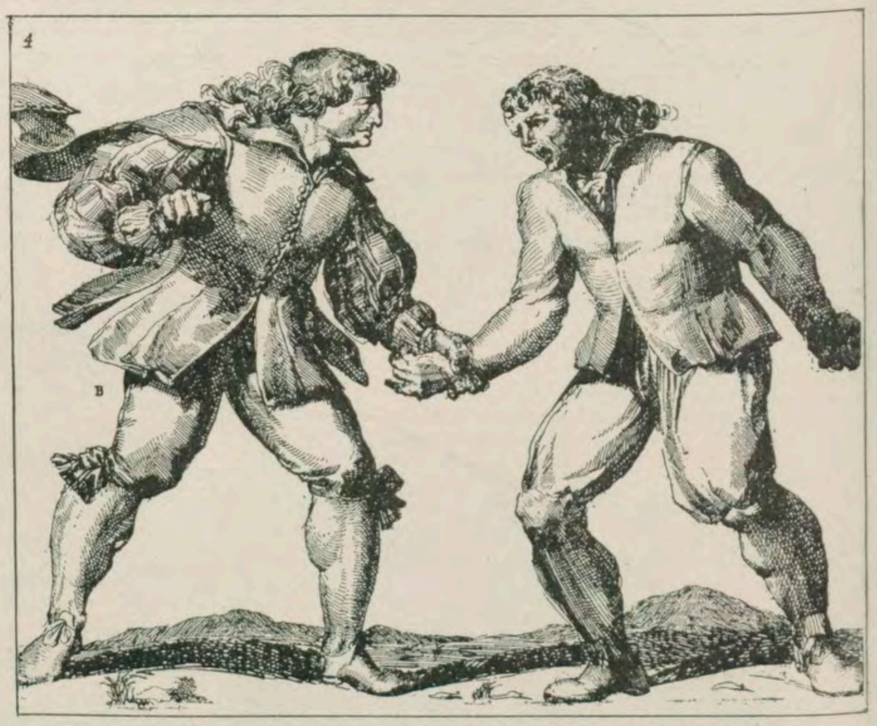
Le Japon étant à l'ordre du jour et les petits soldats japonais ayant émerveillé le monde, le moment était évidemment propice pour aller leur emprunter leur méthode de combat, de culture physique et plus spécialement de lutte.

Et c'est pourquoi le jiu-jitsu faisait, il y a environ six mois, son entrée solennelle au milieu de nos sportsmen parisiens. Une savante réclame ne tardait pas à le faire connaître comme une arme de défense extraordinaire que seule l'ingéniosité cruelle des Japonais avait pu créer. Il avait fallu l'astuce de ces orientaux pour trouver des combinaisons aussi terribles. Comme le nom de la méthode était bizarre, dificile à prononcer. Sa nouveauté ne pouvait faire de doute.

Personne ne se demandait si nous ne connaissions pas tous ces fameux coups depuis longtemps, depuis si longtemps même que nous les avions oubliés. Et c'est ainsi que, dans un ouvrage édité à Amsterdam, en 1674, publié par le champion lutteur Niclause Petters, nous retrouvons toutes les particularités qui ont frappé d'admiration les spectateurs du jiu-jitsu. De remarquables gravures comme on en faisait à cette époque ornent l'ouvrage et achèvent de nous démontrer que les Japonais n'ont rien inventé, du moins en cette matière, et que, comme toujours, il n'y a rien de nouveau sous le soleil.

Prise de bras à l'épaule et au poignet avec passement de jambe pour faire tomber en arrière.

Prise du bras et passement de jambe pour faire tomber l'adversaire.



Torsion du bras sur une tentative de prise de corps.

Prise et retournement du bras sur un coup de poignard.

Le titre lui-même aurait pu servir à tous les articles qui prônèrent la fameuse lutte japonaise.

« L'art de la lutte et comment on peut se protéger dans toutes sortes de rixes qui peuvent arriver, comment on peut avec agilité et rapidité repousser toutes les attaques déloyales et riposter avec science à son méchant adversaire ».

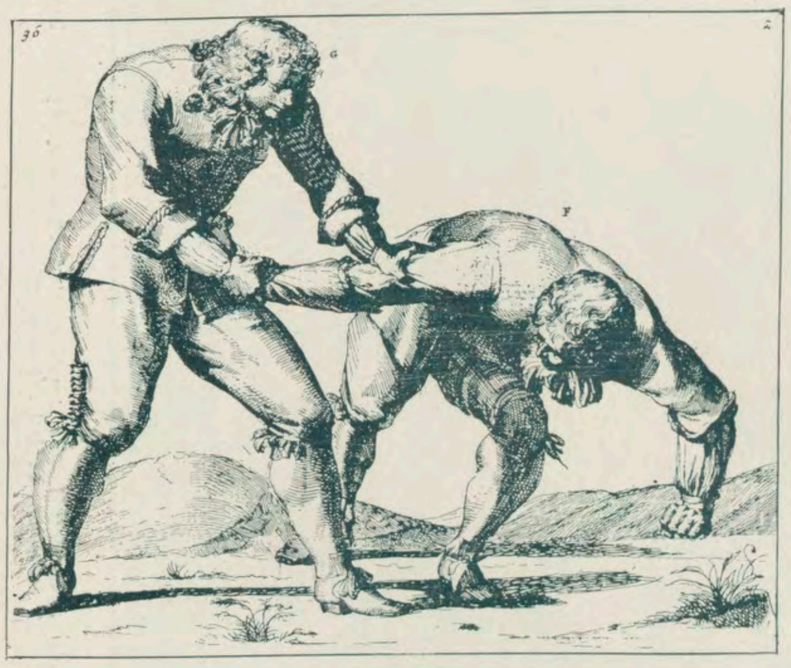
Il se pourrait très bien que les Japonais, grands assimilateurs comme ils l'ont prouvé, nous eussent emprunté nos méthodes pour venir nous les présenter ensuite sous un nouveau nom. Mais ils n'avaient rien à nous apprendre. Ils n'ont même pas modifié la chose, ils se sont contentés de changer l'étiquette.

Pour éviter cette torsion l'adversaire se retourne pour s'échapper.

Prise et retournement du bras pour charger ensuite l'adversaire sur l'épaule.

Prise et torsion du bras avec coup sur la jambe pour faire tomber l'adversaire sur son poignard.

Torsion de l'avant-bras sur un coup de poignard.



Torsion du bras dans une tentative de prise de corps.

Tous ces coups de lutte sont connus depuis longtemps, Charlemont père les a toujours enseignés et nous avons suivi son exemple mais pas au point d'en faire un exercice spécial. Ces coups sont, en effet, ce que l'on peut appeler des « coups de coquins ». Ils sont en partie connus et pratiqués par les rôdeurs de barrière qui, cependant, n'ont jamais appris le jiu-jitsu.

Ch. Charlemont.

Retournement du bras sur une prise de corps en arrière. L'adversaire, brusquement, a saisi le poignet et le bras.

Coup de pied direct sur la main pour faire lâcher le poignard.

Retournement du bras en arrière avec coup de pied dans le jarret pour faire tomber.

Passement de jambe et prise à la gorge pour faire tomber l'adversaire en arrière.

Le combat entre Régnier et Dubois a eu lieu sur la plate-forme des usines Védrine, le jeudi 27. — Le représentant de la lutte libre, après avoir renversé son adversaire, s'étend sur le dos en lui tordant et lui retournant le bras.

LE COMBAT RÉGNIER-DUBOIS

La rentrée de M. Régnier sur la feinte de coup de pied de M. Dubois.

Devant un boxeur, un lutteur libre, japonais ou non, doit rechercher à ses risques et périls le corps à corps qui, seul, peut lui assurer l'avantage.

La ceinture de côté de M. Régnier sur le tour de hanche en tête de M. Dubois.

La ceinture de côté est à la fois une parade et une riposte du tour de hanche en tête. C'est le type, en lutte, de la contre-attaque.

La rencontre Dubois-Régnier — ne la nommons pas « Boxe française contre jiu-jitsu », car M. Dubois est loin d'être un boxeur ! — a eu lieu jeudi dernier, sur la terrasse de l'usine Védrine, à Courbevoie ; on dominait un immense *paysage gris de banlieue, et le vent était glacial... Voici les deux adversaires en présence ; du silence s'établit dans le public de sportsmen — le Tout-Paris des duels ! — qui entourent le ring, et où quelques dames s'apprêtent à frémir enfin...*

Régnier porte un veston, Dubois une jaquette et des gants rouges ; le premier est pâle et calme (méfiez-vous de l'athlète au teint pâle ! disait l'antiquité), le second plus coloré et tout aussi tranquille ; l'issue de la rencontre ne semble pas beaucoup les préoccuper...

D'ailleurs elle ne tarda pas ! Elle intervint même si promptement, si invraisemblablement, que nombre de boxeurs ne croient pas que ce combat ait un caractère vraiment sérieux. Je dois ajouter qu'ils ont tort...

Les deux adversaires décrivent un demi-cercle en s'observant avec quiétude. Puis Dubois esquisse un coup de pied sur lequel Régnier exécute une « rentrée » extrêmement imprudente, mais qui lui réussit : il se jette en corps à corps directement et la tête en avant... son antagoniste n'essaie aucun coup d'arrêt, ni du pied ni du poing, puis, au lieu de frapper des « swings » ou des « chop-blows », il tente, sur ce lutteur expérimenté, un tour de hanche en tête !... Naturellement, l'autre le plaque à terre d'une ceinture de côté, l'immobilise, lui appuie une jambe sur la gorge, et se jette de côté et sur le dos en lui tordant et retournant le bras :

« Halte ! » crie Dubois... Régnier se relève et s'en va...

Et c'est terminé !... Ce n'est pas plus difficile que cela...

On a pu voir dans la presse des commentaires contradictoires et où il était malaisé au plus attentif de se débrouiller. Essayons de tirer une plus claire signification de l'aventure

Les conclusions de la rencontre

Cette rencontre ne pouvait prouver que la supériorité d'un des deux hommes sur l'autre, et non la supériorité d'une méthode. Car Régnier a fait beaucoup de boxe, beaucoup de lutte ordinaire, et Dubois est un homme courageux, mais un très quelconque boxeur ; qui l'a vu faire un assaut sérieux ? Personne ! On nous parlait de son formidable entraînement chez Mainguet : il y est venu une fois !.. Cette supériorité individuelle a été établie, écrasante en faveur de Régnier. Celui-ci est apparu un combattant de premier ordre, quoiqu'il n'ait guère eu à s'employer ! On sent qu'il possède, en virtuose, les enchaînements des divers coups de la lutte libre, qu'il se « retrouve » dans la bagarre comme un escrimeur dans la phrase d'armes, et qu'il peut, certes, compenser l'infériorité où le place son abandon des coups de pieds et de poings. Il est appelé, je crois, aux plus vifs succès s'il se méfie des exagérations...

En effet, sa « rentrée » directe, de face, était d'une rare imprudence ! Le passage inouï de Bonaparte, sous le fort de Bar, a fait dire du premier consul qu'il avait acheté le gouverneur dudit fort ! Ce sont là des facéties qu'il ne faut pas recommencer, car la fortune — ou le public — ne les prend qu'une fois au sérieux.

Nous n'avons vu aucun coup nouveau. Car il ne faut pas oublier que la lutte classique et la lutte libre font partie de la Boxe française !... Charlemont regrette encore d'avoir cédé aux instances des seconds de Driscoll et abandonné, alors, les prises de lutte ! En effet, il se fût débarrassé, grâce à elles, de toutes les mêlées de coups de poings ; même, le combat n'eût duré qu'une reprise ; à la première, sur une esquive, il prit la tête de Driscoll, entre ses avant-bras, il serra une seconde, puis dut lâcher, selon le réglement... Il n'avait qu'à continuer l'étreinte...

Si l'on se reporte à mon récent article, on verra que j'accorde un net avantage à la lutte libre en *corps à corps*. Le combat de jeudi ne fut presque qu'un corps à corps...

Des rencontres de ce genre ne doivent pas se renouveler. Non que la violence m'effraie ou me déplaise, mais elles ne prouvent rien !... Il en faudrait cinquante pour que les sportsmen puissent se faire une légitime opinion. Et encore.

Supposez que Dubois ait triomphé, le public eût condamné la lutte libre. Et rien n'eût été plus injuste... En ce moment il doute peut-être de la boxe, ce qui est aussi injuste...

J. Joseph-Renaud.

Le lutteur immobilise son adversaire.

Un adversaire à terre peut encore être dangereux. Dès qu'il est tombé, le premier soin est de l'immobiliser.

1er temps du coup final.

Si simple que paraissent les prises de lutte libre, elles n'en exigent pas moins une précision considérable et se décomposent en plusieurs temps très distincts.

Le coup final.

La douleur occasionnée par cette « clef » au bras est considérable, M. Dubois a dû, lui-même, donner le commandement de « halte » qui appartient d'ordinaire au directeur du combat.

LA JOURNÉE DES STAYERS A CHANTILLY

Hébron. Strozzi. Marsan.

Avant le Prix de Salverte.

Le défilé des concurrents avant le Prix de Salverte (4.000 m. — 10.000 fr.).

Le chronométrage des courses de chevaux offre parfois de bizarres surprises. A Chantilly, dans la même journée, se disputaient deux épreuves de longue distance : l'une de 4.200 mètres, était un prix à réclamer, et les huit concurrents valaient bien à eux tous 50.000 francs ; dans l'autre, 4.000 mètres, quatre partants et trois d'entre eux valaient chacun plus de 50.000 francs. Or, les chevaux à réclamer se sont montrés plus vite que les chevaux de chasse. Si le chronométrage a été exact, les 4.200 mètres furent couverts dans le Prix du Connétable par Miramar II en 4 m. 52 s., tandis que Strozzi, vainqueur du Prix de Salverte, couvrait les 4.000 mètres en 4 m. 46 s.

On peut donc affirmer que la course est fausse — non point que je veuille contester la victoire de Strozzi ; mais les circonstances l'ont favorisé et, s'il s'était trouvé un cheval quelconque pour assurer un train régulier, Marsan aurait fort bien pu lui enlever la première place.

Le Prix de Condé avait été l'an dernier gagné par Général avec une facilité extraordinaire ; cette épreuve est pour les jeunes chevaux la course classique de longue distance. Le gagnant est certainement un animal de fond ; il est bâti en stayer avec une épaule superbe, un large passage de sangles : peut-être l'arrière-main est-il un peu défectueux ; comme grands engagements, il n'a que le Prix de Seine-et-Marne au Bois de Boulogne et le Prix Delatre, à Maisons-Laffitte... C'est peu !

F. P.

Le vainqueur du Prix de Condé.

Monsieur Périchon, par Chalet et Madame Doniface est le gagnant du Prix de Condé. Il appartient à M. Champion, est entraîné par Pantall, et était monté par Reiff.

DIX OU DOUZE ?

La mesure du temps ✍ Les chronométrages de précision ✍ Le système décimal ✍ Journée de 10 heures ou journée de 12 heures ✍ ✍ ✍ ✍

Dix ou douze ? c'est-à-dire, faut-il diviser la journée en dix heures ou en douze heures ? Telle est la question qui commence, non pas à se poser, mais à se reposer aujourd'hui. Bien qu'elle semble n'être pas scientifique, au moins pour le moment, je pense qu'elle pourra intéresser les hommes de sport, surtout aujourd'hui où, pour établir les « records » de vitesse, le temps, objet de la lutte, doit être mesuré avec une précision absolue.

Pourquoi veut-on adopter le système décimal pour la mesure du temps ? ✍

Il est incontestable que le système décimal offre, pour les calculs, des avantages incontestables. Actuellement, la journée est divisée en 12 heures, l'heure en 60 minutes, la minute en 60 secondes — et, comme subdivision appréciable à l'œil ou à l'oreille, les sportsmen adoptent comme dernière fraction le cinquième de seconde.

Il résulte de là que les opérations arithmétiques sur les « temps » sont, sinon compliquées, du moins complexes.

Supposons qu'il faille retrancher deux « temps » l'un de l'autre, par exemple, qu'il s'agisse de faire la soustraction suivante :

2 h. 13 m. 23 s.
— 1 h. 18 m. 51 s.

vous ne pouvez pas retrancher 51 de 23 ; vous ne pouvez pas davantage soustraire 18 de 13. Et, de plus, vous ne pouvez pas, comme dans les soustractions ordinaires, ajouter 10 au nombre du haut, sauf à le reporter ensuite, car les fractions ne croissent pas par 10, mais par 60. Il faut donc opérer comme suit :

D'abord, les 13 minutes, il faut les décomposer en 12 plus un ; cette dernière, on l'exprime par le nombre équivalent de 60 secondes qu'on ajoute aux 23 qui existent déjà : cela fait 82 secondes, dont on peut retrancher, en effet, les 51 qui sont au-dessous.

Même chose pour les 12 minutes qui nous restent : nous exprimerons que nos deux heures sont composées d'une heure plus 60 minutes. Nous ajouterons ces 60 minutes aux 12 qui nous restent, et notre nombre supérieur, 2 h. 13 m. 23 s. deviendra (ce qui est équivalent) :

1 h. 72 m. 83 s.

Alors la soustraction devient possible, et la voici :

1 h. 72 m. 83 s.
— 1 h. 18 m. 51 s.
Différence 0 h. 54 m. 32 s.

Ce n'est pas d'une difficulté terrible, mais ce n'est pas simple.

Supposons, au contraire, une horloge dont le cadran soit divisé en 10 heures, l'heure en 100 minutes, la minute en 100 secondes ; alors les additions, les soustractions se font comme celles des francs et des centimes, comme celles des mètres, décimètres, centimètres et millimètres. La virgule règne en maîtresse, simplifie tout, abrège tous les calculs.

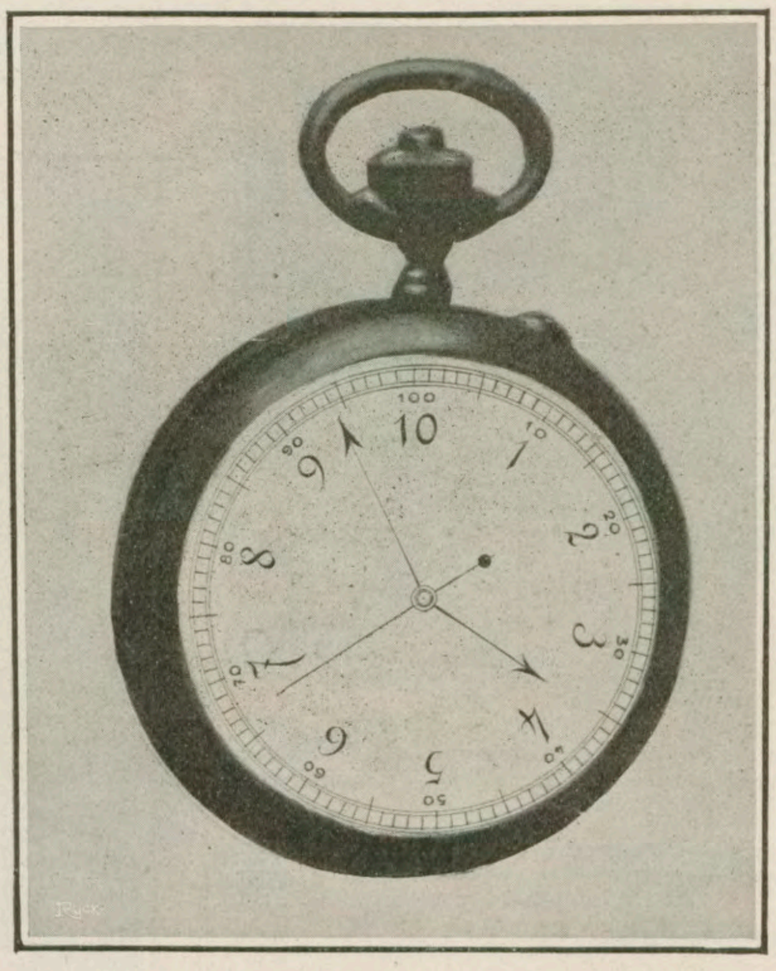
Le système décimal aurait donc l'avantage précieux de rendre simples et rapides les calculs des « temps ». Quant à construire de semblables montres, nos horlogers français, qui sont les plus habiles du monde, auraient vite fait de nous livrer des merveilles de précision : ce serait pour eux un jeu d'enfant.

Pourquoi le système duodécimal est usité partout.

Et cependant, malgré ces avantages évidents, malgré l'adoption, par tous les peuples civilisés, du système métrique pour toutes les mesures, on continue à compter les temps d'après le système ayant pour base 12 et 60. Pourquoi ?

C'est que le problème de la mesure du temps se traduit géométriquement par celui de la division du cercle.

Prenez une horloge quelconque, cadran solaire ou horloge mécanique. Dans l'un et l'autre cas, le temps est mesuré par la marche d'un index mobile, qui parcourt, d'un mouvement uniforme, la circonférence d'un cercle. Si nous avons affaire à un cadran solaire, c'est l'ombre de la tige qui se déplace ; si au contraire, il s'agit d'une montre, c'est une aiguille, commandée par le mécanisme, qui se meut circulairement. Mais, dans les deux cas, les étapes de ce mouvement circulaire doivent être mesurées par



La nouvelle montre décimale.

des divisions tracées sur le cercle : à des divisions égales doivent correspondre des temps égaux.

Or, le cercle se divise naturellement en six parties, et non pas en dix ; tout le monde l'a fait avec un compas :

On trace une circonférence de cercle ; puis, sans changer l'ouverture du compas, on appuie avec la pointe sur un point de la ligne circulaire ainsi tracée, on porte l'autre pointe sur cette ligne ; l'arc ainsi délimité est exactement le sixième de la circonférence.

La division géométrique du cercle en six parties égales est donc naturelle ; et, une fois le cercle divisé en six, il suffit de prendre les milieux de chaque division pour avoir douze parties égales tout autour de la circonférence.

Au contraire, diviser la même circonférence en dix parties est une chose, sinon compliqué, du moins pas très simple. Il faut, par une construction géométrique spéciale « diviser le rayon en moyenne et extrême raison » (ce sont les termes techniques) ; on prend la plus grande des deux parties ainsi obtenues, et, en portant, avec un compas, cette fraction du rayon le long de la circonférence, on divise celle-ci en dix parties égales.

La division en douze heures durera longtemps encore.

Le système décimal n'est donc pas près de se substituer à notre vieux système de compter les heures, surtout en matière de chronométrage sportif.

Pour ce dernier point, en effet, l'introduction des mesures décimales du temps entraînerait une perturbation profonde dans l'appréciation des records, et cela juste au moment où les sports tendent à s'internationaliser. Le progrès, en toutes choses, consiste à unifier les mesures dans le monde entier. Puisque, par bonheur, le

Il y a quelques années, un timide essai de pointage d'arrêt a été fait à des régates en Méditerranée : on y a vite renoncé ! On mesurait le temps en « cés » (le « cé » est un centième de jour), puis en « décicés » en « centicés », en « millicés ».

Le « millicé » vaut un peu moins d'une seconde (0 sec. 86). On a beau dire que c'est presque une seconde, une bicyclette qui fait 10 mètres par seconde, ne fera plus que 8 m. 6 par « millicé ». Et alors que la notion de la durée correspondant à une seconde est familière à tous, on ne se représenterait plus, surtout par comparaison, une vitesse en « mètre par millicé ! »

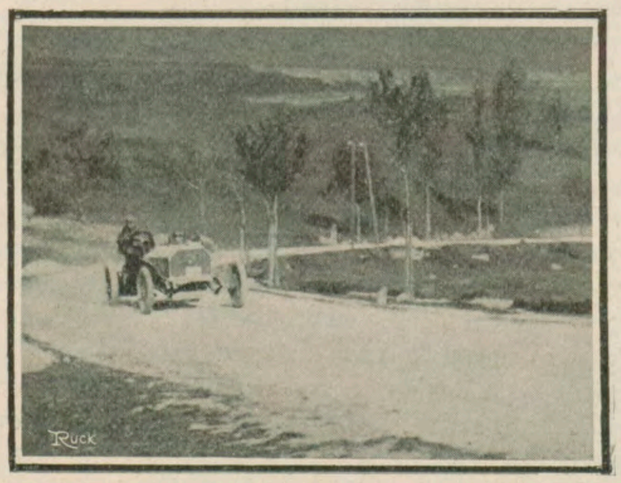
Conclusion : Remontons nos chronomètres, soignons-les bien, et pointons nos records en secondes, minutes, heures : nous serons sûrs d'être compris par tous, de parler le langage de tout le monde.

A. Berget.

LA COURSE DE COTE DE L'A. C. FORÉZIEN

La course de côte de l'Automobile Club Forézien s'est disputée, le dimanche 22 octobre.

La course de côte organisée par l'A. C. Forézien, sur les 20 kilomètres de la fameuse côte de la République — celle-là même où les coureurs du Tour de France furent attaqués en 1904 — avait attiré un grand nombre d'engagements. Le meilleur temps a



La voiture classée première, dans la catégorie spéciale, au-dessus de 20.000 francs.

été fait par la voiture classée première dans la catégorie spéciale des châssis au-dessus de 20.000 francs, les 20 kilomètres en 16 m. 50 s.

On a constaté avec plaisir que les paysans foréziens accueillaient mieux les chauffeurs qu'il y a deux ans.

Un des concurrents de la course de côte de l'A. C. Forézien prend un virage en vitesse.

LE GALLIA CLUB A MADRID

Le match joué à Madrid le 23 septembre par le Gallia Club et le Madrid Footabll Club, en l'honneur de la réception du Président de la République française, a obtenu un succès énorme.

Le temps, sans être ensoleillé, a néanmoins été suf-

Le gardien de but du Madrid Football Club, qui a fait match nul contre le Gallia Club.

fisamment beau pour que l'enthousiasme espagnol ne s'en ressentît point.

Le match a d'ailleurs été superbe, et s'est terminé sans qu'aucune des deux équipes ait pu prendre l'avantage, Parisiens et Madrilènes ayant mis chacun un but à leur actif, celui du Gallia ayant été marqué par Jouve, après d'excellentes combinaisons fort applaudies.

Il est juste de reconnaître que les Parisiens eurent presque tout le temps un avantage marqué, jouant constamment dans les buts de leurs adversaires, qui se sont d'ailleurs défendus admirablement.

Après deux heures de jeu, le match a été arrêté par la nuit.

Raymond, du Gallia Club.

Aussitôt, la foule énorme qui assistait à la partie a fait aux Français une ovation indescriptible.

Se sont particulièrement distingués : au Gallia : Bayrou, Raymond, Nicolet, Bally jeune; à Madrid : Parraga, Beranta et Yorsa.

LA COUPE BRANGER

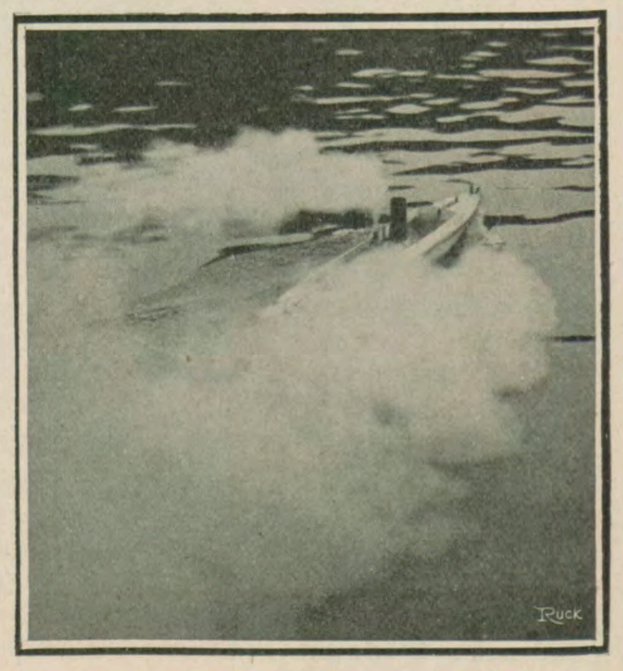
Le départ de la course des petits canots-modèles, qui a eu lieu sur le lac du Bois de Boulogne.

La Coupe Branger, réservée aux canots à moteur de moins de 1 m. 50, s'est disputée sur le lac supérieur du Bois de Boulogne.

Les minuscules bateaux marchaient les uns à l'électricité, les autres à la vapeur, il y en avait même

Les concurrents de la Coupe Branger traversent le grand lac en ligne droite

à un essence. Ce dernier avait un petit moteur d'un cheval et promettait beaucoup, malheureusement, durant les essais, filant trop brusquement sur la rive opposée, il avait défoncé son avant; mal réparé, dans sa série, il fait naufrage La finale est revenue au *Quinquina* (canot à vapeur); temps, 1 m. 19 s.



Le *Quinquina*, vainqueur de la Course des petits canots automobiles.

LES PÉNALITÉS DANS LE SPORT

A.-A. Shrubb.

Le meilleur coureur à pied d'Angleterre, vient de se voir suspendre par sa Fédération, au retour de son voyage en Australie.

Une véritable épidémie de disqualification ⌀ Disqualifiés ⌀ Requalifiés. ⌀ ⌀

L'ANNÉE a été dure pour les courreurs, tant professionnels qu'amateurs, et les fédérations ont été appelées à sévir avec assez de sévérité. Parmi les meilleurs amateurs, on a fait des coupes sombres et des cracks qui pouvaient, en mai, s'enorgueillir de leur hermine, se trouvent aujourd'hui victimes soit de leur étourderie, soit de leur maladresse.

Il est incontestable que la plupart d'entre eux ont commis des fautes et que le jugement intervenu ne les a étonnés qu'à moitié; cependant, si les uns ont subi leur châtiment sans surprise, d'autres ont protesté, si bien que tout récemment des boxeurs du Pélican Boxing-Club, après une courte suspension, sont retournés dans leurs salles blancs comme neige, absous par la commission de leur fédération. Si Gaucher, Williams, Loys, Genty, Jordan et Voolk n'avaient pas tenu à se justifier, il est bien entendu qu'on les aurait soupçonnés toute leur vie d'avoir reçu des sommes pour avoir pris part, l'été dernier, aux assauts de Dieppe.

Les boxeurs ont pu se laver de l'odieuse accusation et nous aurons le plaisir de les applaudir à nouveau cet hiver, — comme amateurs.

La disqualification de Cadolle, Passerieu, Garrigou. Cadolle, Passerieu, Garrigou n'ont pas protesté quand la redoutable commission sportive de l'U. V. F. leur a retiré leur licence d'amateurs et es a classés d'office professionnels. Le Bulletin des pénalités, à la date du 21 octobre, mantionnait simplement ceci :

Amateurs classés professionnels.

Les coureurs licenciés amateurs Passerieu, Garrigou et Marcel Cadolle, convaincus (sic) *de recevoir des machines à titre gratuit d'une maison de cycles et d'être en relations constantes avec ladite maison, sont classés professionnels.*

Oh ! Il y a des sous-entendus dans la dernière phrase. Et à vrai dire nos ex-amateurs ont fait contre fortune bon cœur et n'ont pas poussé, en la circonstance, les cris qu'on attendait.

Une lecture intéressante D'ailleurs, la lecture du Bulletin des pénalités est fort récréative; il y a une centaine de coureurs au palmarès des amendes; beaucoup d'inconnus qui ont « écopé » pour avoir couru des épreuves interdites, des « outsiders » de provinces lointaines et dont on ignore les noms; mais ceux qui ont le plus fortement été touchés sont les grandes vedettes du cyclisme, qui, un beau jour, se sont laissé aller à commettre la grosse bêtise.

Des noms même oubliés se retrouvent sur la liste rouge, tel celui de Chevalier, connu aux populaires, sous le nom de « l'Homme à la boîte à sardines », à qui le Tour de France fut funeste. On retrouve les deux Garin : Maurice, qui ne fut pas tout à fait correct dans ce même Tour de France, et César, qui manqua au règlement dans Bordeaux-Paris, ce Bordeaux-Paris qui valut à Georget une disqualification à vie et à Muller une suspension jusqu'à la fin décembre, cette année.

On trouve Pothier, le « héros » du premier Tour de France, le boucher de Sens qui s'accrocha à la roue de Garin et qui s'y accrocha si bien qu'il connut les mêmes misères à la Commission sportive. Garin fut disqualifié deux ans, mais Pothier vit sa carrière de course fauchée dans sa fleur. Jusqu'à sa dernière heure, il est disqualifié, — si toutefois une amnistie n'intervient pas.

On est un peu surpris de trouver Major Taylor suspendu jusqu'à nouvel ordre. La décision de la N. C. A. est du mois de mai et, depuis cette époque, le nègre n'a pas trouvé une minute pour donner les raisons qui l'ont empêché de se rencontrer, le lundi

Billington.

Billington vient de perdre sa licence d'amateur. La traversée de Paris à la nage ne serait pas étrangère, dit-on, à cette pénalité.

Hémery.
Gagnant du Circuit des Ardennes et de la Coupe Vanderbilt, Hémery vient de se voir suspendu pour une année, pour avoir manqué d'égards à l'un des organisateurs de la Coupe Florio.

de la Pentecôte, avec Kramer au Parc des Princes.

Deux vieilles connaissances du Bulletin des pénalités : Mac Farland, qui a 125 francs d'amende qu'il se refuse de payer, et Mathieu, qui, pour un an, à la date du 10 août dernier, ne sera plus le « comic gosse ». Mathieu a dit des choses déplaisantes au directeur de Buffalo et, dans le feu de sa fière jeunesse, il a même menacé Victor Breyer de son poing redoutable.

Hémery, Champoiseau, Billington. Hémery, le premier jockey de la maison Darracq, gagnant du Circuit des Ardennes et de la Coupe Vanderbilt, pour une faute semblable, connaît la même misère. Il a eu la faiblesse d'évoquer une mémoire héroïque lors de la Coupe Florio. Il a déclaré à un membre éminent de l'A. C. I. qu'il n'avait pas pour lui toute l'estime que son rang comportait: le tort qu'il eut fut de ne pas chercher, dans la circonstance, à faire des phrases. Il vira un peu court, si j'ose dire, et sans la complaisance de l'Automobile Club de France et de l'Automobile Club d'Amérique, qui se gardèrent bien d'homologuer ses temps, la suspension d'un an infligée par l'A. C. I. au bouillant conducteur, la Coupe Vanderbilt ne revenait point à lui. Cette victoire nationale vaudra peut-être à Hémery l'indulgence des cercles automobiles, qui comprendront qu'en descendant d'une machine qui a parcouru 50 kilomètres un peu vite, on n'a peut-être plus autant de sang-froid qu'un chronometreur.

Et puis, n'a-t-on plus vingt-quatre heures pour maudire ses juges ?

Champoiseau, le motocycliste connu, est suspendu aussi jusqu'à nouvel ordre, mais par l'U. V. F. Comme il a abandonné la piste pour la route, cette suspension ne doit pas le troubler autrement.

Billington ne sera pas gracié; il se trouve professionnel du jour au lendemain, pour n'avoir pas gagné la traversée de Paris. Sans suspecter la bonne foi certaine des commissaires anglais qui viennent de le classer rigoureusement professionnel, on peut croire qu'une victoire, lors de la récente épreuve de natation, lui aurait valu quelque clémence. Il a été battu, il joue. On l'accuse d'un crime : il a couru contre des professionnels, il a touché deux cents francs, prétend-on; à la vérité, même s'il les a touchés, ce n'est pas payé pour nager dix kilomètres à toute allure et l'on peut être certain que l'an prochain, businessman averti, Billington ne se contentera pas de dix louis pour tenter de grandes choses.

Dufley, le célèbre coureur à pied, était menacé, lui aussi, des foudres de toutes les commissions, mais comme il semble avoir horreur des complications, il a pris les devants, et il est dès aujourd'hui professeur en Angleterre, dans un Institut de culture physique.

Shrubb et sa boutique de coiffeur. A. Shrubb, à son tour, vient de subir les rigueurs d'une loi dont il se croyait à jamais à l'abri. Shrubb, pour ne pas avoir la préoccupation antisportive de gagner sa vie, avait été doté par son club d'une boutique de coiffeur dont il était propriétaire et que tous les sportsmen se faisaient un devoir de fréquenter. Il pouvait soigner sa forme, puisque des employés dévoués et un gérant se préoccupaient, eux, de maintenir en forme la raison sociale.

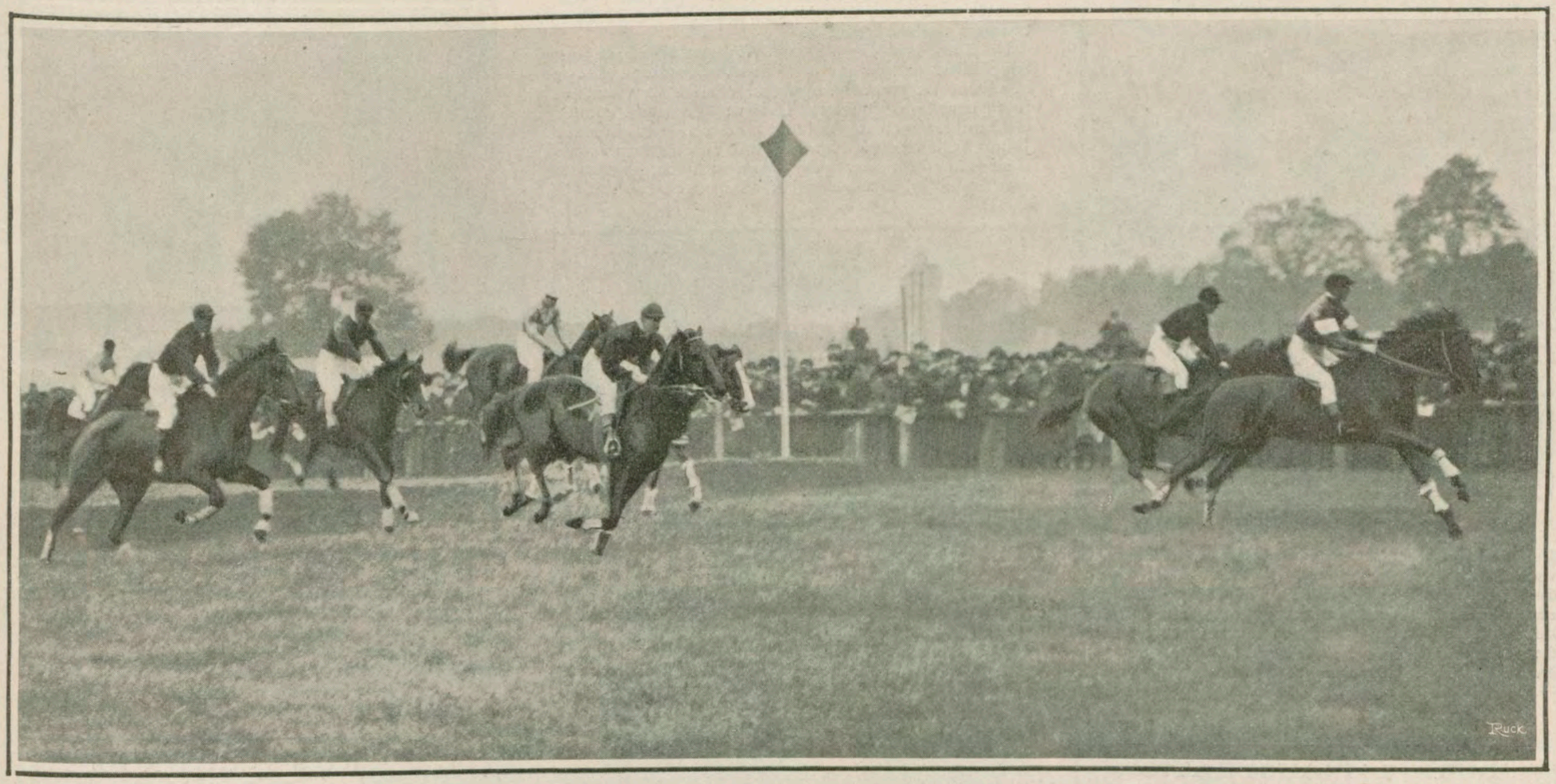
Mais Shrubb avait l'instinct voyageur, et l'an dernier il partit pour les antipodes, ravir aux Australiens des trophées convoités. Mal lui en prit. Personne ne put croire que, quelle que fût sa sobriété, il pût se nourrir exclusivement de médailles et d'objets d'art. A la rigueur, on aurait toléré des frais de séjour, mais Shrubb, retour des lointains pays, demanda une nouvelle autorisation pour aller au Canada. Un tel désir de voir du pays surprit les commissions et les commissaires, et Shrubb, malgré toutes ses protestations, se trouva bel et bien suspendu.

Mais au fond tout cela a peu d'importance, amateurs ou professionnels, peu importe, l'essentiel n'est-il pas de voir de beaux athètes s'appliquer à remporter de belles et honnêtes victoires.

ROBERT DIEUDONNÉ.

Marc Gaucher.
Suspendu quelques jours. Marc Gaucher, l'excellent boxeur, vient, avec ses camarades de club, de se laver de toutes les accusations portées contre lui.

Auteuil — Le Prix de Saint-Firmin à Chantilly



Cochinchinois. Loyal (le gagnant). Mazzantini.

Le saut de la rivière du huit dans le Prix Lormoy.

Le Prix Lormoy (5.000 fr. — 3.500 m. — Steeple-chase) est revenu à Loyal, par Polygone et Loat, au comte de Rodellec du Porzic. La principale épreuve de la journée, le Prix de Marly (course de haies. — 2.300 m. — 10.000 fr.) a été gagnée par Violon II.

Le Prix de St-Firmin — La défaite du favori Amasis

Le meeting de Chantilly, dont les dernières journées sont consacrées surtout à des épreuves de consolation, s'achève fort ingénieusement par le traditionnel Prix de Saint-Firmin, réservé à des débutants. C'est le rendez-vous des poulains tardifs, ou que leurs propriétaires ont sagement ménagés en vue de leur carrière de trois ans. Il attire des sujets qui donnent généralement de sérieuses espérances et qui les tiennent quelquefois. On ne peut parler du Prix de Saint-Firmin sans rappeler celui de 1890 où Ermak et Le Hardy, les deux premiers du Prix du Jockey-Club, et Clamart, le gagnant du Grand Prix, se trouvèrent réunis; Callistrate, et plus récemment Quo Vadis et Ajax y firent leurs débuts.

Ces précédents expliquent la curiosité qui s'attache toujours à cette épreuve; l'intérêt était d'autant plus vif cette année que, parmi tous les deux ans qu'on nous a montrés jusqu'à aujourd'hui, on n'en aperçoit guère qui aient l'étoffe d'un gagnant de Derby ou de Grand Prix. L'excellent Prestige n'est malheureusement engagé dans aucune des épreuves classiques.

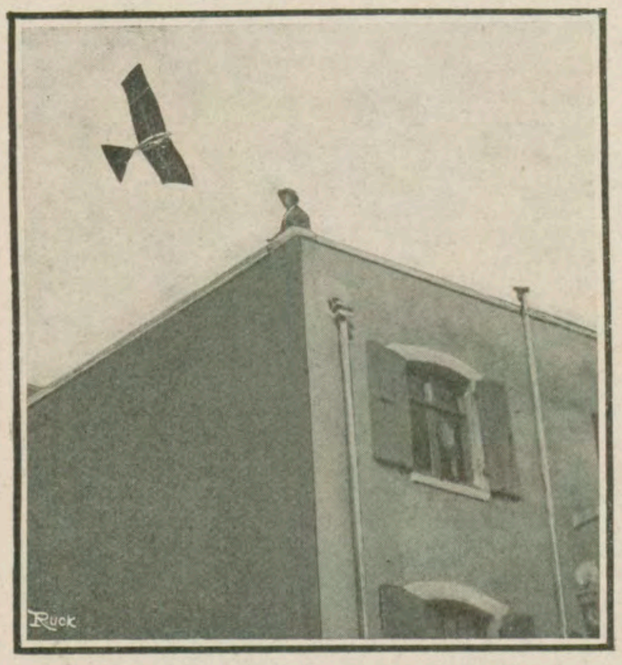
Est-ce du Prix de Saint-Firmin que sortira le crack attendu? Ce qu'on peut dire aujourd'hui, c'est que le lot réunissait quelques poulains de belle apparence. Le gagnant Ganelon, un fils de Lauzun et La Jota, était un peu négligé à cause de son origine; mais c'était certainement un des concurrents les plus plaisants. Amasis, un propre frère d'Ajax et d'Adam, aussi différent que possible de ses aînés, léger et plein de distinction, n'a pu finir que troisième; mais il ne faut certes pas le condamner sur cette première exhibition. Dans le lot des battus, Organiste, un fils de Jour-de-Fête et Cabotine, et Narvaez, un propre frère d'Olivarez, méritent certainement par leur apparence qu'on leur accorde un nouveau crédit. Leurs propriétaires se rappelleront avec plaisir que parmi les bons chevaux sortis du Prix de Saint-Firmin, ce ne sont pas les gagnants qui ont généralement fourni la plus belle carrière.

C. Becqueux.

***Amasis*, par Flying Fox et Amie.**

Amasis, frère d'Ajax et d'Adam, est parti favori dans le Prix de Saint-Firmin, mais il n'a pu renouveler la victoire de son frère Ajax, et s'est fait battre par Ganelon II et Eliane. Cette photographie nous montre Amasis à l'entraînement.

EXPÉRIENCES D'AÉROPLANE PRÈS DE LILLE



Des jeunes gens ont expérimenté à Wimereux un aéroplane, non monté, qu'ils ont lancé vent debout du haut d'un toit de 15 mètres. L'appareil mesurait 2 mètres d'envergure, sur 0 m. 50 de long, il avait une queue directrice en forme de triangle ; il a très bien fonctionné. La descente avait lieu suivant un angle de 15 à 20 degrés avec l'horizon.

POUR L'INAUGURATION DU TERRAIN DU S. C. R.

Une partie très intéressante de football rugby a eu lieu le dimanche 15 octobre entre les équipes du Sporting Club de Dijon et du Sporting Club Romanais. Les 2 teams ont fait match nuz.

RÉUNION D'AUTOMNE AU RACING

Le Racing Club de France donnait, dimanche matin, sa cinquième réunion d'automne, au cours de laquelle s'est disputée une épreuve d'une demi-heure. Prix Goudraud.

Voici les résultats :

100 mètres, hand. : 1. Lasarie (6 m.), 2. Courry (12), 3. Dauphin (9). Temps : 12 m. 4/5.

800 m. steeple-chase handicap. : 1. Villain (37), 2. Geffroy (35), 3. De Curmuix (50).

1.000 mètres scolaires : 1. Dumont, 2. Dolfus, 3. Pisluth.

400 mètres handicap ; 1. G. Filliâtre (9), 2. Séra-fin (12).

Demi-heure course : 1. Sellier couvre 8 kilom. 300 m. dans les 30 minutes, les autres ont abandonné.

LE MARIAGE DU JOCKEY REIFF

Johny Reiff se marie ! les fiançailles sont officielles : ce pur jockey américain — le seul qui nous restera bientôt — épouse la très charmante fille de l'entraîneur anglais Denman.

Un à un, tous les jockeys d'outre-Atlantique ont bouclé leur valise ; quelques-uns sont retournés là bas et vivent en grands seigneurs, comme le vieux et très excellent jockey Thorpe; d'autres, comme O'Connor, vont essayer leurs talents ailleurs. Lorsque Johny Reiff vint en France c'était un enfant presque, il se laissa entraîner par d'autres; mais, heureusement pour lui, il se ressaisit à temps, écouta les bons

J. Reiff et sa fiancée.

conseils, et redevint ce qu'il n'aurait jamais dû cesser d'être, bon, correct, loyal et très honnête jockey.

Seul, dans ce Chantilly si accueillant, il se plut à fréquenter les uns et les autres, ici et là il retrouva, grâce à sa gentillesse, à son savoir-vivre, à son caractère franc, une nouvelle famille. Il laissa ses compatriotes boucler leur valise et voulut, au contraire, se créer en France un foyer.

LE PRIX DU PREMIER PAS AU PARC DES PRINCES

Gautier, gagnant du Prix du Premier Pas, disputé dimanche au Parc des Princes et créé par l'*Auto*. D'après le règlement de cette epreuve pendant la saison 1906, notre confrère assure à Gautier les moyens de se lancer dans la carrière cycliste.

LE PRIX LEJEUNE AU RACING

Le prix Lejeune (800 m. plat), couru au Racing le même jour que le Roosevelt, a été l'objet d'une lutte très dure entre Soalhat et G. Filliâtre. Aux 300 mètres Filliâtre était en tête, dans la ligne droite Soalhat l'avait rejoint ; à 10 mètres du poteau, Soalhat avait encore l'avantage. A ce moment Filliâtre l'a remonté, dépassé et gagné en 2 m. 4 s. 2/10.

LE CROSS-COUNTRY A REIMS

Le bon coureur Rémois Somme a encore triomphé dans un cross-country disputé sur 7 kilom. 500. Au départ 9 crossmen s'étaient mis en ligne. Le gagnant à couvert le parcours en 27 m. 15 s.

A LYON ET A TOURS MATCHES DE RUGBY

Dimanche 29 a eu lieu, à Lyon, un match entre le Lyon Olympique et le Stade Bordelais Université Club.

Dans la première mi-temps, Bruneau du S. B. V. C. marque un essai transformé par Martin, qui convertit également celui que marque peu après Dutourcq.

Le même Dufourcq marque un troisième essai à la seconde mi-temps, lequel est également transformé. Quatre essais s'ajoutent encore, jusqu'à la fin, à l'actif du Stade, dont un transformé, ce qui porte le total des points à 29.

A Tours, le Sporting Club Universitaire a fait match nul avec l'Union Sportive de Tours; la partie a été intéressante; l'U. S. T., quoique mal entraînée en vue de la rencontre, a fait preuve de sérieuses qualités et sérieusement inquiété l'adversaire.

LA COUPE VANDERBILT

Une organisation admirable ⸗ Hémery bat Heath sur le poteau, après l'accident de Lancia ⸗ Le vainqueur devient, pour une année, maître du marché américain ⸗ La France ayant refusé d'accepter la Coupe, celle-ci, en 1907, sera encore courue dans Long-Island sous forme d'épreuve de pure vitesse ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗ ⸗

Lancia prend le virage d'East Norwich.
Le premier conducteur italien, après avoir mené un train foudroyant pendant 300 kilomètres, perdit la première place par suite d'une collision avec Christie.

Voici que les Américains ont porté dans la course d'automobiles sur route ce goût de l'énorme et du colossal qui demeurera comme un des traits caractéristiques de leur race. J'ai eu dans cette Coupe Vanderbilt, où l'*Auto* m'avait envoyé, une impression jamais encore ressentie d'étonnement et d'admiration.

La ruée de 500.000 New-Yorkais vers le circuit de Nassau, l'envahissement des « ferries » qui traversent l'East River, la prise d'assaut des 150 trains spéciaux, le déversement aux environs de Lakeville, de Mineola, de Jéricho et d'Alberston, de cette foule formidable fut quelque chose d'inouï, et les mots me font défaut pour exprimer les sensations que j'ai éprouvées.

On sait ce que fut cette Coupe, qui se courait sur 10 tours d'un circuit de 45.600 kilomètres au tour ; route roulante, au sol excellent, mais dont le tracé exigeait

Heath et son mécanicien Joubert.
Heath, le vainqueur de l'an dernier, a fourni en Amérique une performance admirable de régularité.

infiniment d'habiletéde la part du conducteur. Je ne dirai qu'un mot de l'organisation : elle fut parfaite et laissa loin derrière elle tout ce que nous avions vu en France, au Taunus ou en Irlande. La course elle-même fut d'un intérêt passionnant, mais quelques mots préliminaires ne sont pas superflus.

Quatre nations étaient en présence : la France, avec deux Darracq, une Dietrich, une Panhard et une Renault ; l'Allemagne avec quatre Mercédès, l'Italie avec cinq F.I.A.T. l'Amérique avec deux Pope-Toledo, une Locomobile, une Christie et une White à vapeur. Après la période d'essais préliminaires, Lancia, Hémery, Szisz et Jenatzy étaient favoris à peu près sur le même plan. La machine de Szisz en particulier, que les Yankees, en raison de sa forme, surnommaient le « Scarabée », fournissait chaque matin une vitesse foudroyante.

Le samedi 14 octobre, quand le signal du départ fut donné à Jenatzy, qui portait le numéro 1, le temps s'annonçait splendide. Le fameux Belge s'ébranla harmonieusement et gagna promptement sa quatrième ; derrière lui, Duray partit sagement, puis ce fut le tour de Dingley, avant le départ fougueux de

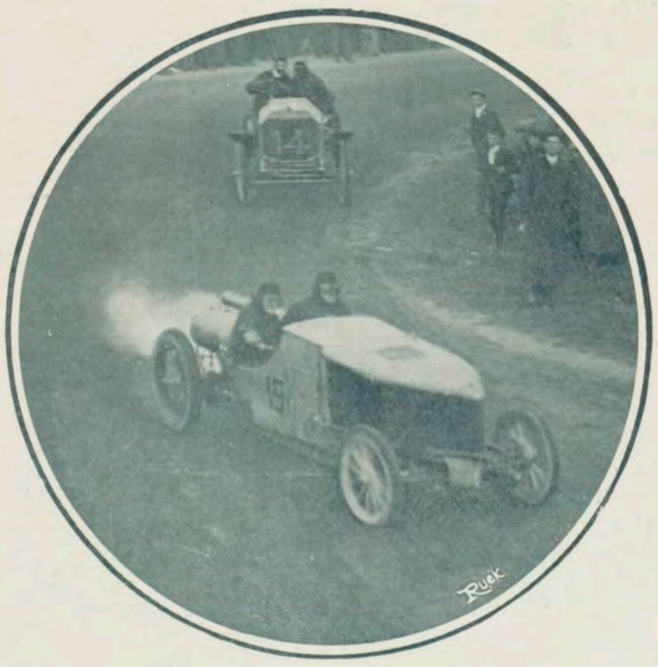
Tracy au départ.
La voiture première de l'équipe américaine, s'est classée 3e, derrière deux françaises et a eu de bout en bout une marche très soutenue.

Une station de ravitaillement.
Tracy fait le plein de ses réservoirs près du lac Success.

Lancia. Foxhall Keene partit à son tour, suivi de Wagner, qui ne devait pas tarder à le dépasser, et de Tracy, qui devait fournir une si belle course. Nazzaro, Warden et Cedrino partirent successivement, Christie ayant laissé passer son tour : il ne devait prendre le départ qu'avec 31 minutes de retard, puis tour à tour s'ébranlèrent Campbell, Heath, Lytle, Chevrolet, Hémery, White et Sartori.

White, sur sa longue et basse voiture à vapeur, avait fourni un démarrage vertigineux, mais il ne devait pas aller bien loin.

La course de bout en bout, sans arrêts ni neutralisations, devait prouver une fois de plus à quelle dure épreuve elle soumet les organes mécaniques, les pannes furent nombreuses en effet : dès le commencement du second tour, Campbell cassait son différentiel, White n'était plus dans la chasse et Dingley éclatait un cylindre. Pareille mésaventure devait arriver à Jenatzy au troisième tour, alors qu'il était en posture de gagner. Ayant muni sa voiture d'antidérapants et d'une provision d'essence et d'huile suffisante pour tout le parcours, il aurait certainement pris la tête pendant que les autres ravitaillaient. Quoi qu'il en

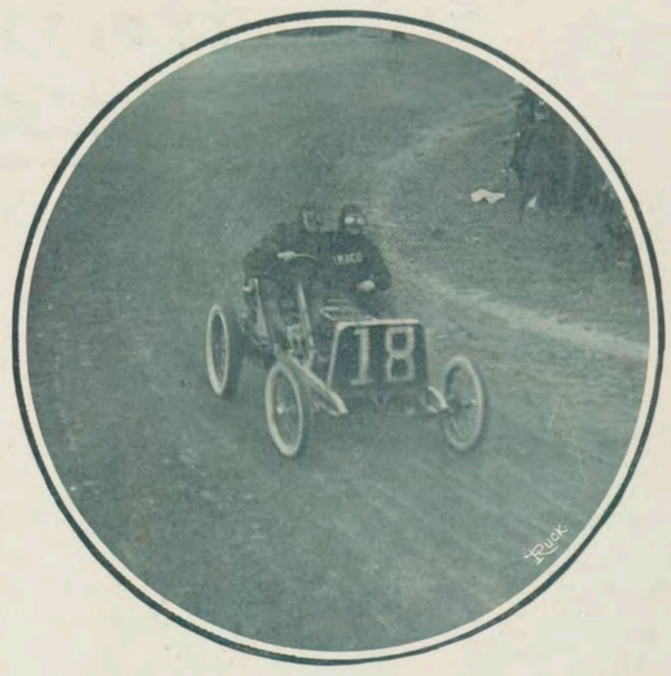


Heath va passer White, après le virage d'Hyde Park.

White, comme conducteur, fut exécrable : sa voiture n'était pas mal établie et parut susceptible de pouvoir fournir, sur courte distance, une très grande vitesse.

soit, peu après le début, la course se dessinait comme un match entre Lancia et l'équipe française. L'adroit Italien, qui avait annoncé la veille son intention de courir à tombeau ouvert, menait superbement précédant de quelques minutes Szisz, Hémery et Heath. Wagner avait éclaté devant les tribunes à 150 à l'heure et cassé peu après son changement de vitesse.

Lancia augmentait peu à peu son avance quand un coup de théâtre se produisit au cours du septième tour. Le premier conducteur italien quittait un ravitaillement de pneus au moment où Christie arrivait à 700 ou 800 mètres derrière. Sans doute ne le vit-il pas à temps, car il traversa obliquement la route avant sa remise en vitesse et Christie le tamponna à plus de 100 à l'heure ; les avaries entraînées coûtèrent à Lancia 45 minutes d'arrêt, à Christie, son arrêt définitif et des blessures assez sérieuses



Hémery vire à Hyde Park.

L'absence de différentiel sur sa voiture nécessite dans les virages un très violent effort musculaire, mais la forme ramassée de la voiture les facilite.

Hémery à l'arrivée.

Sa victoire fut accueillie par les Américains avec une parfaite courtoisie. Le vainqueur s'était d'ailleurs rendu populaire par son audace froide et résolue.

pour nécessiter son transport à l'hôpital... il est maintenant hors de danger.

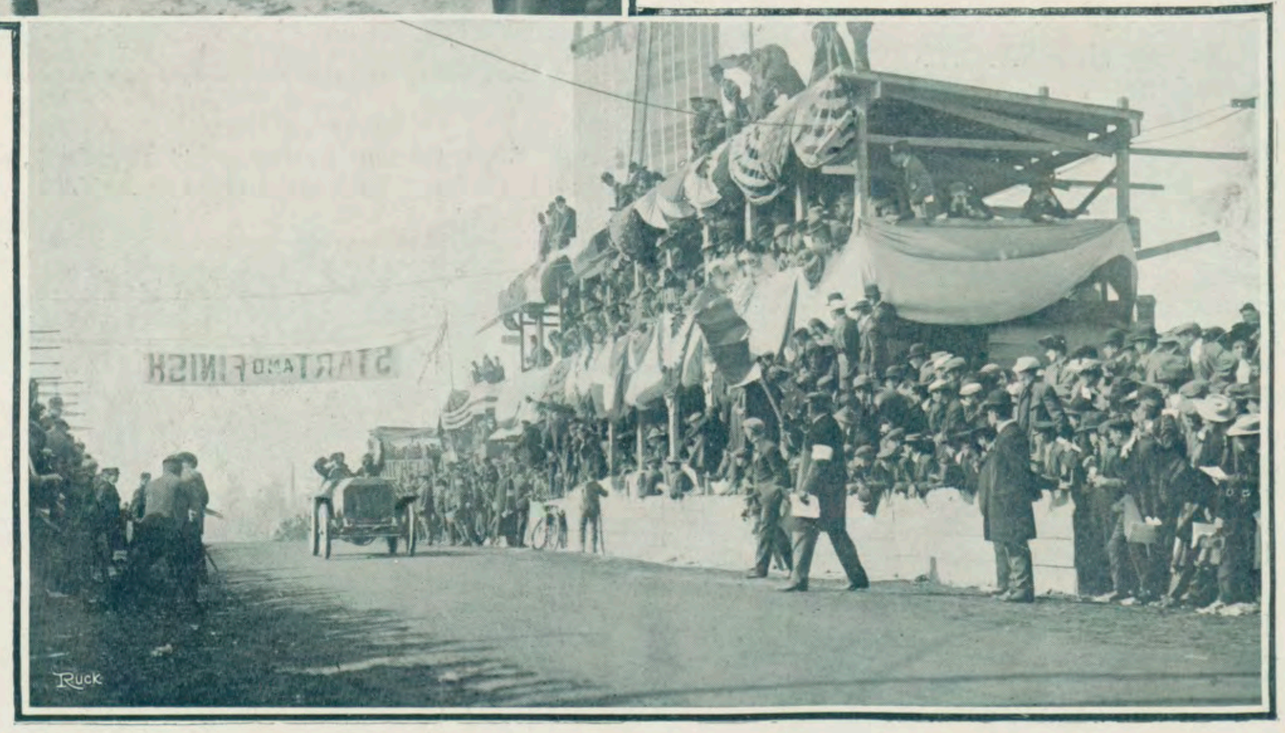
Les spectateurs des tribunes, avertis de la collision par le speaker, pensèrent alors que la France sortirait une seconde fois victorieuse. Heath était en tête et eût sans doute, avec un peu plus d'audace, renouvelé son triomphe de 1904. Mais Hémery le suivait de près et gagnait énormément dans les virages. Il rattrapa Heath à quelques milles avant l'arrivée, le passa a la corde au tournant de Lakeville et tous deux finirent séparés par quelques centaines de mètres. Hémery étant parti 3 minutes après Heath gagnait ainsi la seconde coupe Vanderbilt, ce qui, après sa victoire à Brescia couronnait splendidement une magnifique saison de courses. Lancia dans un retour terrible manquait de moins de 2 minutes la troisième place, que lui soufflait Tracy, dont la Locomobile fournissait ainsi une excellente performance. La course fut ensuite arrêtée, afin d'éviter tout accident.

Les trois meilleurs conducteurs avaient été Lancia, Jenatzy et Hémery, mais le dernier seul devait trouver la juste récompense de ses efforts. La voiture la plus rapide fut celle de Szisz, la voiture la plus régulière fut celle de Heath.

Hémery fit sur l'ensemble une moyenne frisant les 100 à l'heure, mais Lancia avait établi un beau record en couvrant les 300 premiers kilomètres à près de 115 de moyenne.

On se ferait difficilement une idée de l'enthousiasme qu'excita la victoire d'Hémery, et pour qui connaît le pratique esprit yankee, elle aura les meilleurs effets pour sa marque. Il suffit de songer qu'il y a, dans le seul Etat de New-York, 13.000 automobiles et qu'il y a là, dans toute la région de l'Est, une clientèle extrêmement importante.

C. Faroux.



L'arrivée de Heath.

L'excellent conducteur finit à quelques centaines de mètres d'Hémery, après une fin de course émotionnante au possible. Il était parti avec 3 minutes d'avance sur Hémery, qui le suivait de bout en bout et gagnait sur lui à chaque virages. A quelques milles de l'arrivée Hémery le passait dans le tournant de Lakeville et prenait définitivement la première place.

NOS ÉCHOS

A nos lecteurs

Questions et réponses — *La critique de* la Vie au Grand Air.

Depuis quelques temps, nous avons ouvert à nos lecteurs les colonnes de *la Vie au Grand Air*. nous leur avons offert d'y poser toutes les questions concernant les sports sur lesquelles ils désirent des éclaircissements.

L'un d'eux, entre autres, nous a demandé :

1° Quelle est la meilleure position de route à bicyclette?

2° La roue libre est elle utile?

Ce sont des sujets déjà maintes fois traités, et souvent par les plumes les plus autorisées. Il n'en sera que plus intéressant pour nos lecteurs de donner leur opinion, et de connaître celle de la majorité. De nombreuses lettres nous sont déjà parvenues; nous engageons vivement tous les cyclistes à faire connaître leur avis; la conclusion qui se dégagera de cette sorte de plébiscite servira de base à l'article le plus documenté qui ait jamais paru sur ce sujet.

Il va sans dire qu'il existe pour tous les sports une infinité de questions semblables, que nous serons heureux de voir traitées de la même façon.

Nous avons également sollicité de nos lecteurs toutes les observations qu'ils pouvaient avoir à formuler sur la *Vie au Grand Air*. Les lettres que nous avons reçues à cet égard nous sont fort précieuses et notre plus vif désir est d'en recevoir de nouvelles; nous tenons beaucoup plus à la critique qu'à la louange notre but étant d'approcher de plus en plus l'idéal de notre clientèle.

Au vélodrome de Para (sur l'Amazone). Klingelhœfer

Un match entre Carapezzi et Pujol (de Bordeaux), Pujol est lancé par Klingelhœfer, le champion de France des 110 mètres haies, momentanément à Para.

A nos correspondants

Nous serions reconnaissants, à nos correspondants d'indiquer leur nom au crayon au dos des épreuves ou sur la gélatine, dans un coin des clichés qu'ils nous adressent, afin d'éviter des confusions et des omissions possibles dans le paiement.

Fermes et Châteaux

Le sommaire du numéro 3 de *Fermes et Châteaux* qui paraîtra en novembre 1905.

Le Chasseur de Chevreuil (frontispice), par.	C. Bodmer.
Le bien de famille, par.	H. Gomot.
Les Vaches laitières, par	P. Dechambre
Le tir de la Bécasse, par	Cunisset-Carn
Météorologie rustique, par.	A. Berget.
Le Crosnes du Japon, par.	Grosdemange.
Les stations d'essai de Semences, par	E. Schribaux.
Le Chien de berger de Brie, par. .	Pierre Mégnin.
Le Château de Grosbois, par . . .	J. de Mitty
Les Brahmas herminées, par . . .	H. Voitellier.
Les Déboisements et leurs ruines, par	H. de Varigny.
Le jour des Morts à la campagne, par	J. de Bonnefo
Nénuphars et Limnocharis	J. Labroy.
Ma Maison de campagne	Perrette.
Le bien-être à la campagne	S. Ferrand.

Photographies de Bodmer, Frechon, Plauzewski, Vergnol, Géniaux, Moreau frères, etc., etc.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Nous recevons d'un de nos stockistes la lettre suivante :

« Je reçois l'envoi des antidérapants Michelin à semelle commandés dans ma dernière du 21 écoulé.

« En vérifiant la marchandise, je trouve que la plupart de ces pneus ne correspondent pas aux échantillons que vous m'avez livrés dernièrement, puisqu'ils ne sont pas munis de la bande de roulement caractéristique en peau de chameau, mais bien au contraire de cuir lisse, pareil à celui des antidérapants X...

« C'est ainsi que nombre de mes clients ont refusé à juste titre ce pneu, puisqu'ils insistent de recevoir exactement la même marchandise dont ils se sont déjà rendu compte. Ce fait m'est d'autant plus désagréable que j'ai fait attendre la livraison depuis assez longtemps et que de mes meilleurs clients, il s'en trouve un, le prince de P..., dont j'ai fait mention dans mon dernier télégramme, ne veulent, à présent, plus rien avoir à faire avec cet antidérapant.

« Vous comprenez aisément, Messieurs, que je suis ainsi hors d'état, étant donné ces conditions, de satisfaire complètement aux demandes de mes clients.

« J'ai donc le regret de vous faire connaître que je vous renverrai ce qui me restera de cet envoi en vous débitant en même temps du solde des frais de transport.

« J'espère toutefois que vous me réserverez les meilleurs soins à l'exécution de ma dernière commande du 28 écoulé en Michelin à semelle, aussi bien que vous m'obligerez de bien vouloir m'en avertir avant que vous fassiez son expédition.

« Dans l'attente du plaisir de vous lire, veuillez agréer, Messieurs, mes bien empressées salutations. »

Comme ce n'est pas la première réclamation de ce genre qui nous parvient, nous jugeons le moment opportun de détruire la légende, dussent beaucoup de chauffeurs y laisser leurs dernières illusions.

Nous avons entendu pour la première fois cette expression : « Poil de chameau » appliquée à nos semelles, lors des Eliminatoires Françaises pour la Coupe Gordon Bennett. Supposant qu'il s'agissait simplement là d'une plaisanterie sans conséquences, nous n'y avions attaché aucune importance, et nous étions loin de croire que le mot pût faire fortune.

C'est ce qui est arrivé cependant, et nous en avons à présent la preuve.

Poil de chameau !

Il y a certainement de bonnes blagues qui ont cours sur le marché automobile, où certains fabricants ont, hélas ! la fâcheuse habitude de baptiser de formules qu'ils croient bonnes des produits qui valent beaucoup moins.

Nous avons toujours considéré en ce qui nous concerne que ce n'était pas avec des mots — même de bons mots — qu'on devait chercher à faire la fortune d'dn produit, mais par ses qualités propres.

Eh bien non, chers lecteurs, nous n'avons jamais passé un marché quelconque avec sa gracieuse et fantastique Majesté l'Empereur du Sahara pour fourniture de dépouilles de ces intéressants quadrupèdes, non plus que nous n'avons jamais nourri noir dessein de priver les habitants du désert de précieux auxiliaire.

Nous laissons ce soin à l'automobilisme, qua l'établissement de routes suffisantes, de dépôts d'essences ou de stations de charges électriques, vo de stocks Michelin, en ces lieux qui en sont jusqu' dépourvus, lui permettront d'y pénétrer à moins dommages possibles.

Nous nous contentons donc de déclarer ici, à ce qui pourraient en douter, qu'il n'existe dans la fabrication de nos semelles Michelin, non seulement un atome de poil de chameau, mais qu'elles ne comportent pas davantage de peau de bison on de buf pas même de plume d'autruche ou de paon.

Il entre tout simplement dans leur confection vulgaire cuir de bœuf. C'est assurément plus terre à terre, presque plus pot-au-feu, mais si le côté poé que y perd, la question qualité n'en souffre en rie c'est, croyons-nous, l'essentiel. MICHELIN et C

Prochainement

Jeunesse !

REVUE ILLUSTRÉE PARAISSANT
... ... UN JEUDI SUR DEUX ... ...

Littérature ⸗ Curiosités ⸗ Aventures ⸗ Concours

Jeunesse !

sera le *Je sais tout* des jeunes gens, le *Femina* des jeunes filles

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 36 lettres. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 36 lettres. .. .. 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrees*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Automobiles

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Téléph. 307-52. (2591)

Moto-Peugeot, 2 ch. 1/4, soup. com. four. élas., tr. bon état, selle gleize, march. parf., accu. et ccess., rech. 550, voit. rem. pr tr. ou moto, 2 pl. otin, tr. b. état, 100 fr., Henry, él. en pharm., Briare. Loiret. * (2592)

Chiens

Grand arrivage de chiens de luxe, de garde, de chasse. Ravry, 4, rue de l'Etoile, Paris. * (2593)

Demandes de capitaux

Maison entraînement chevaux, demande intéressé ou associé, apport 10 à 15.000 fr. garantis, affaire très sérieuse. Ecrire : Henry, 2, rue Jean-Lantier, Paris, Xe. * (2594)

Locations

A louer grand local à l'usage d'industrie ou garage, avec bureaux et galerie, 12, rue Pierre-Picard, s'adresser sur place. * (2595)

Occasions

J'achète cher, diamants, perles fines, objets d'art. Henry, expert, 12, rue Le Peletier. Entresol. Téléphone 297-21. * (2596)

A vendre Vérascope Richard, objectifs Zeiss, n'ayant servi que 3 mois et coûté 500 fr. Ecrire : G. C., bureaux du journal, 4, rue Scribe, (2597)

CORRESPONDANCE

Plus d'attelages emballés... si l'on voulait.

Une originale invention pour empêcher les attelages de s'emballer, nous est signalée :

Si l'on vous disait : « Quelqu'un a trouvé le moyen de supprimer tout emballement des attelages » pensez-vous qu'il aurait utilement travaillé? que chaque conducteur — cocher, loueur, maître — lui ménagerait un accueil empressé? que la sécurité publique regarderait comme un devoir urgent d'en imposer la propagande? Si vous le croyez, vous vous trompez!

Cependant, de ce genre d'accident — devenu de plus en plus fréquent par la difficulté croissante d'une circulation plus qu'étonnante pour le cheval appelé à servir dans Paris, et il faut ajouter par le plus grand nombre de chevaux neufs importés en ville par les entrepreneurs plus jaloux de bien atteler même des fiacres — de l'emballement, dis-je, résultent des catastrophes journalières qui coûtent beaucoup d'argent, et, ce qui est autrement grave, beaucoup d'existences.

Eh bien! le contraste entre l'effroi causé en général par ces perspectives d'un côté et d'autre part l'indifférence des intéressés directs ou indirects m'a tellement épaté — le mot n'est pas exagéré — au constat, que j'en reste coi depuis des années. Car il y a plus d'une douzaine d'années que j'ai parlé d'un moyen relativement simple et pratique d'éviter ou d'arrêter tout emballement; et voilà six ans que j'en ai fait les propositions, qui ont donné lieu à la petite histoire que je veux vous reconter. Je dis « je veux ». — Si vous voulez bien lire ou écouter — parce que je trouverais drôle par-dessus tout que le public, en somme se désintéressât également du résultat.

En 1899 il vint à ma connaissance que la préfecture de police avait pris un arrêté d'après lequel « toute voiture de place devait être munie d'un frein, avant le commencement de l'Exposition de 1900, comme dernière limite d'application ». Entre parenthèses, je ne sais sous l'empire de quelle réflexion il fut aboli — ou tout comme — par l'adjonction de cinq mots : toute voiture de place *au-dessus de quatre places!*

Mais pour le moment l'arrêté me paraît en vigueur. Je saute aux cheveux d'une occasion si favorable à mon projet et me mets en mesure de me présenter avec mon devis sous les meilleurs auspices. Pour ce faire, je commençai par une première démarche officielle, visite et démonstration, au directeur de la Société protectrice des animaux. Il m'applaudit, m'encouragea fort à me dévouer à l'application du truc et m'assura d'une médaille, en digne récompense de ma trouvaille dès son apparition publique.

A peu de jours de là, confiant dans ma logique, je fus trouver une très grande administration. Je me targuais de l'intéresser au premier chef. Renvoyé d'abord, comme il convient administrativement, de directeur à inspecteur, à chef de cavalerie, à chef de matériel, je fus enfin convoqué par l'un d'eux, qui me fixa à peu près de la sorte : Je dois dire « à peu près », parce que, moins habile à tourner une pensée, je n'ai ni saisi ni retenu les mots dont il me fit réponse — laquelle, je l'avoue encore, fut si bien tournée qu'elle ne me parut énorme qu'à la mûre réflexion...

— Nous avons un nombre suffisant de voitures pour constater que les stastitiques concordent annuellement dans toutes les moyennes qu'on y peut rechercher. Les accidents de toutes sortes, par exemple, bon an mal an nous sortent au chapitre des profits et pertes un chiffre insensiblement inégal. Il est accepté dans la marche régulière de notre exploitation. L'administration doute qu'elle trouverait avantage à corriger cet inconvénient, tel qu'il est prévu, par celui d'un branle-bas nécessité dans le matériel avec l'application d'un système nouveau!...

Pourvu d'un restant de confiance bien déflorée, je m'en fus rechercher une autre importante administration du même genre. Les pourparler furent moindres, plus rapides. La réponse, quant au sens, fut identique. J'en conclus que les administrations jouissaient d'une âme égale et j'en restai là de mes propositions vis-à-vis d'elles.

Je crus de bonne tactique de me mettre sous la protection gouvernementale, de me servir de la puissance des édiles. Alors je recourus à la préfecture de police. Je m'étais fait adresser au fonctionnaire préposé plus spécialement à la Sécurité publique.

— C'est hors notre pouvoir, me répondit-il, d'imposer pareille précaution à la circulation des voitures. Faites-la adopter par quelque Compagnie. Nous aviserons ensuite par quelle mesure nous pourrions en préconiser l'emploi.

— Mais j'ai déjà fait cette tentative. Les compagnies se refusent à l'essai. Vous devez vous en douter. Vous avez dû prendre des arrêtés pour une utilité aussi primitive que celle des lanternes, et ils donnent lieu à des contraventions... Décidement, je croyais avoir eu une idée, je n'aurais eu qu'un rêve. Cependant, je présumais que la question vous intéressait davantage. Ai-je mal compris des comptes rendus qui semblaient faire ressortir l'attention que M. le préfet de police en personne avait accordée à des expériences comme celles des guides tubulaires reliées à des œillères à ballon qui devaient arrêter les chevaux en les privant subitement de la vue — des liens qui reserres, paralysaient les membres du cheval — de baguettes électriques dont l'effet devait être magique et pouvait non seulement arrêter, mais tuer la bête. — Or j'étais persuadé d'avoir trouvé mieux.

Désappointé derechef, je compris que toute recherche nouvelle serait vaine, à moins que de porter un grand coup à l'attention générale par une épreuve de fait, une preuve flagrante:

Je trouvai un carrossier en renom. Je lui proposai d'appliquer mon engin à l'une de ses plus vieilles voitures à un, à deux, à quatre chevaux.

— Nous convoquerons au Concours Hippique, ajoutai-je, M. le préfet de police, les conseillers municipaux, le public, un jury appréciateur. Je lancerai les chevaux autour de la piste. Quand ils seront dans leur galop, je lâcherai les guides au vent et, dans le nombre de mètres a peu près que nous aurons prévu, ils s'arrêteront, mâtés par eux-même!»

Ainsi que toutes les personnes à qui j'avais exposé mes raisons, le carrossier parut séduit... d'abord. Mais, à la réflexion il m'opposa, les risques d'une panne, les critiques toujours moqueuses accablant un essai malheureux, la compromission d'un « nom » dans une affaire, somme toute inexpérimentée...

Inexpérimentée! Eh bien! voyons, voici l'expérience matérielle, sinon le devis chiffré d'un modèle raisonné, voici le résultat.

Un jour, prenant la rue Brunel par le coin de l'église Saint-Ferdinand, j'aperçois, se détachant du trottoir, non loin du rond-point une voiture sans conducteur. Le cheval s'anime, galope, s'emballe. Je portais une grosse canne. Je résolus de tenter de le surprendre d'un coup de bâton sur le nez et de me jeter à la bride. Je pris posture au milieu de la rue. J'avais précédemment réussi à arrêter un équipage à deux chevaux emballé avenue Victor-Hugo. Confiant en moi, je guettais de sang froid. A la distance, je levai ma canne... O surprise! Comme médusé par ce signe, le cheval met le nez au vent, s'arrête, s'accule. Il paraît enserré dans un étau invisible. Je franchis les quelques pas qui me séparent encore de lui et, d'un court examen, je me rends compte. Les rênes échappées du siège s'étaient enroulées dans une roue.

L'animal en la faisant tourner s'enrayait lui-même! Il me fut facile de raisonner le fait. J'en combinai l'appropriation avec une martingale commandée à volonté sur les moyeux d'une voiture. Sans guides, sans cocher, de l'intérieur d'un coupé, une main de femme n'a qu'à pousser le levier. Imaginez-vous le frein d'un omnibus prenant son point de résistance sur le chanfrein des chevaux! Et voilà...

Ni Compagnie, ni préfecture, ni carrossier, ni personne n'a encore trouvé cela assez intéressant pour l'utiliser. Je le livre au public. Je répète que le désintéressement général en face des menaces de l'accident et de la simplicité du remède m'ont poussé de la stupéfaction jusqu'à l'hilarité. La compréhension de l'absurde n'aboutit-elle pas, le plus souvent, à l'éclat de rire?... Excusez-moi.

Qu'en pensera-t-on dans la *Vie au Grand Air?*

VICTOR FRÉRET.

Femina, la revue idéale de la femme et de la jeune fille.

Le Numéro du 1er novembre de *Femina*, consacré aux fourrures

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI.

Le Gérant : JARRIGE.